AREA SCREENING CANADA PROGRAM

FEDERAL PROPERTY PROFILES

MONTREAL SOUTH SHORE

QUÉBEC

PREPARED BY PUBLIC WORKS CANADA
REAL ESTATE SERVICES DIRECTORATE

© Minister of Supply and Services Canada 1984
Cat. No.: W67-1/58-1984E
ISBN 0-662-13478-8

OTTAWA 1984

PREFACE

Real Estate Services Directorate of Public Works Canada, on behalf of the Treasury Board Advisory Committee on Federal Land Management (TBAC/FLM) carries out the Area Screening Canada Program to assist in the implementation of the Federal Land Management Policy approved by Cabinet in 1973. The basic principle of this policy is that federal lands should be managed so as to combine the efficient provision of government services with the achievement of wider social, economic and environmental objectives.

In order to help fulfill this policy principle, the ongoing Area Screening Canada (ASC) Program systematically reviews the current use of federal landholdings in selected study areas across Canada. Each ASC report includes a map of government landholdings located within the study area and an urban profile which presents selected information on social, economic and environmental factors as well as trends that may have an impact on federal real property management. Land planning objectives of the various levels of government have been compiled to supplement the profile. Following a general description of the characteristics of the overall federal presence, all landholdings are individually examined in their particular local context.

A restricted version of the ASC report is prepared for distribution to federal departments. This version provides a complete description and evaluation of each federal property in the study area. An unrestricted version of the report including a property inventory is available for public distribution.

As a follow-up to this report, properties which appear to have potential for improved use are to be re-examined yearly or as warranted.

Public Works Canada gratefully acknowledges the participation of the Treasury Board Advisory Committee on Federal Land Management and other federal departments in the Area Screening Canada Program, especially Environment Canada which provides expert advice on matters of environmental concern. A special thanks is extended to those federal and provincial departments and municipal organizations that provided information and data essential to the preparation of the individual reports. Appreciation is also extended to Public Archives Canada for the provision of the illustration depicted on the cover, which was taken from an exhibition of panoramic maps entitled "Birds-eye Views of Canadian Cities".

All planning information relating to federal properties contained in this report is based upon data provided by the various departments and agencies between February and June 1983.

TABLE OF CONTENTS

PREFACE	i
TABLE OF CONTENTS	ii
LIST OF ILLUSTRATIONS	vi
SUMMARY	vii
1.0 INTRODUCTION	2
2.0 REGIONAL PROFILE	4
2.1 POPULATION	4
2.1.1 Population Forecasts	5
2.1.2 Income	6
2.2 ECONOMIC CONTEXT	7
2.3 METROPOLITAN STRUCTURE	8
2.3.1 General Structure	8
2.3.2 Transportation	9
2.3.3 Commerce	10
2.3.4 Industry	11
3.0 URBAN PROFILES OF SELECTED MUNICIPALITIES	12
3.1 URBAN PROFILE OF MUNICIPALITY OF SAINT-HUBERT	12
3.1.1 Introduction	12
3.1.2 Population	12
3.1.3 Economic Context	12
3.1.4 Urban Structure	13
3.1.4.1 General Structure	13
3.1.4.2 Transportation	13
3.1.4.3 Commerce	14
3.1.4.4 Industry	14
3.1.4.5 Housing	14
3.2 URBAN PROFILE OF MUNICIPALITY OF BROSSARD	15
3.2.1 Introduction	15
3.2.2 Population	15
3.2.3 Economic Context	15
3.2.4 Urban Structure	15

3.0 URBAN PROFILES OF SELECTED MUNICIPALITIES (cont'd)

3.2 URBAN PROFILE OF MUNICIPALITY OF BROSSARD (cont'd)

3.2.4 Urban Structure (cont'd)

3.2.4.1 General Structure 15
3.2.4.2 Transportation 16
3.2.4.3 Commerce 17
3.2.4.4 Industry 17
3.2.4.5 Housing 17

3.3 URBAN PROFILE OF MUNICIPALITY OF BOUCHERVILLE 18

3.3.1 Introduction 18
3.3.2 Population 18
3.3.3 Economic Context 18
3.3.4 Urban Structure 18

3.3.4.1 General Structure 18
3.3.4.2 Transportation 19
3.3.4.3 Commerce 19
3.3.4.4 Industry 20
3.3.4.5 Housing 20
3.3.4.6 Recreation and Open Space 20

3.4 URBAN PROFILE OF MUNICIPALITY OF SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE 21

3.4.1 Introduction 21
3.4.2 Population 21
3.4.3 Economic Context 21
3.4.4 Urban Structure 21

3.4.4.1 General Structure 21
3.4.4.2 Transportation 22
3.4.4.3 Commerce 23
3.4.4.4 Industry 23
3.4.4.5 Housing 23
3.4.4.6 Recreation and Open Space 23

4.0 GOVERNMENT LAND PLANNING POLICIES AND OBJECTIVES AND LOCAL ISSUES 24

4.1 Municipal Objectives 24

4.1.1 Municipality of Beloeil 24
4.1.2 Municipality of Boucherville 24
4.1.3 Municipality of Brossard 24
4.1.4 Municipality of Chambly 25
4.1.5 Municipality of Saint-Bruno-de-Montarville 25
4.1.6 Municipality of Saint-Hubert 26
4.1.7 Municipality of Saint-Julie-de-Verchères 26
4.1.8 Municipality of Saint-Lambert 27

4.0 GOVERNMENT LAND PLANNING POLICIES AND OBJECTIVES AND LOCAL ISSUES (cont'd)

4.2 Regional Objectives 27
4.3 Provincial Objectives 27
4.4 Federal Objectives 28
4.5 Local Issues 29

5.0 FEDERAL PROPERTIES 31

5.1 Federal Property Characteristics 31
5.2 Property Descriptions

MUNICIPALITY OF BROSSARD

Site 1 CBC CBF and CBM Transmitter
Site 2 SLSA South Shore Seaway, Section 7
Site 3 SLSA Champlain Bridge, S.E. Approaches and Part of Bridge Structure

MUNICIPALITY OF SAINT-LAMBERT

Site 4 SLSA South Shore Seaway, Section 5
Site 5 CPC Post Office

MUNICIPALITY OF SAINT-HUBERT

Site 6 CPC Post Office
Site 7 DND Military Base
Site 8 MOT Saint-Hubert Airport

MUNICIPALITY OF BOUCHERVILLE

Site 9 NRC Industrial Material Reseach Institute
Site 10 Ports Canada Wharf and St. Lawrence River Access
Site 11 MOT "Decca" Radar
Site 12 MOT Sea-Mark

MUNICIPALITY OF SAINTE-JULIE-DE-VERCHERES

Site 13 PWC Former Post Office

MUNICIPALITY OF SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE

Site 14 MOT Visual Omnidirectional Range
Site 15 DND Rifle Range
Site 16 CPC Post Office

6.0 FEDERAL PROPERTIES

MUNICIPALITY OF BELOEIL

Site 17 PWC Wharf and Access Road
Site 18 CPC CPC Building
Site 19 PWC Wharf Site and Access Road
Site 20 PWC Breakwater

MUNICIPALITY OF CHAMBLY

Site 21 CPC Post Office
Site 22 DOE(PC) Fort Chambly National Historic Park
Site 23 DOE(PC) Chambly Canal

APPENDIX

A Glossary of Terms 33
B Abbreviations 36
C ASC Published Reports 37

BIBLIOGRAPHY 38

LIST OF ILLUSTRATIONS AND TABLES

TABLES

TABLE 1 - Population of the Study Region by Municipality, 1961-1981 4

TABLE 2 - Percentage Change in the Population, 1961-1981 4

TABLE 3 - Average Pre-tax Income, 1980 6

TABLE 4 - Percentage of Employment by Activity Sector, Study Region and Quebec, 1971 7

TABLE 5 - Land Uses as Percentage of Developed Area, Study Region and Quebec, 1979 8

TABLE 6 - Land Uses as Percentage of Developed Area, Saint- Hubert, Study Region and Quebec, 1979 13

TABLE 7 - Land Uses as Percentage of Developed Area, Brossard, Study Region and Quebec, 1979 16

TABLE 8 - Land Uses as Percentage of Developed Area, Boucherville, Study Region and Quebec, 1979 19

TABLE 9 - Land Uses as Percentage of Developed Area, Saint-Bruno-de-Montarville, Study Region and Quebec, 1979 22

TABLE 10 - Federal Properties by Department and Municipality, Study Region, 1983 31

TABLE 11 - Departments in PWC Managed Leasehold Space 32

ILLUSTRATIONS

Location Map 1
Area Map 3
Property Map end plate

SUMMARY

This study examines an area comprised of eight municipalities of the suburban crown of the Montreal Metropolitan Area, including Beloeil, Boucherville, Brossard, Chambly, Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Hubert, Sainte-Julie-de-Verchères and Saint-Lambert (see area map 2). The urban profile section consists of a region profile of the study area as a whole and urban profiles of four municipalities: Saint-Hubert, Brossard, Boucherville and Saint-Bruno-de-Montarville.

Two selection criteria were used in singling out these municipalities for detailed study.

(1) The Municipal profiles were to cover enough municipalities to encompass 50% or more of the federal properties located in the study area.

(2) The municipalities were selected by decreasing demographic size so as to satisfy the first criterion and encompass 50% or more of the overall population of the region.

As a result of this selection process, the four urban profiles encompass 54% of the federal landholdings and 72% of the population.

The total population for the study area was 229,919 in 1981.

The economic activity of the region consists of an average number of small and medium-sized businesses as well as the tertiary service and specialized sector. There is no heavy industry in the area.

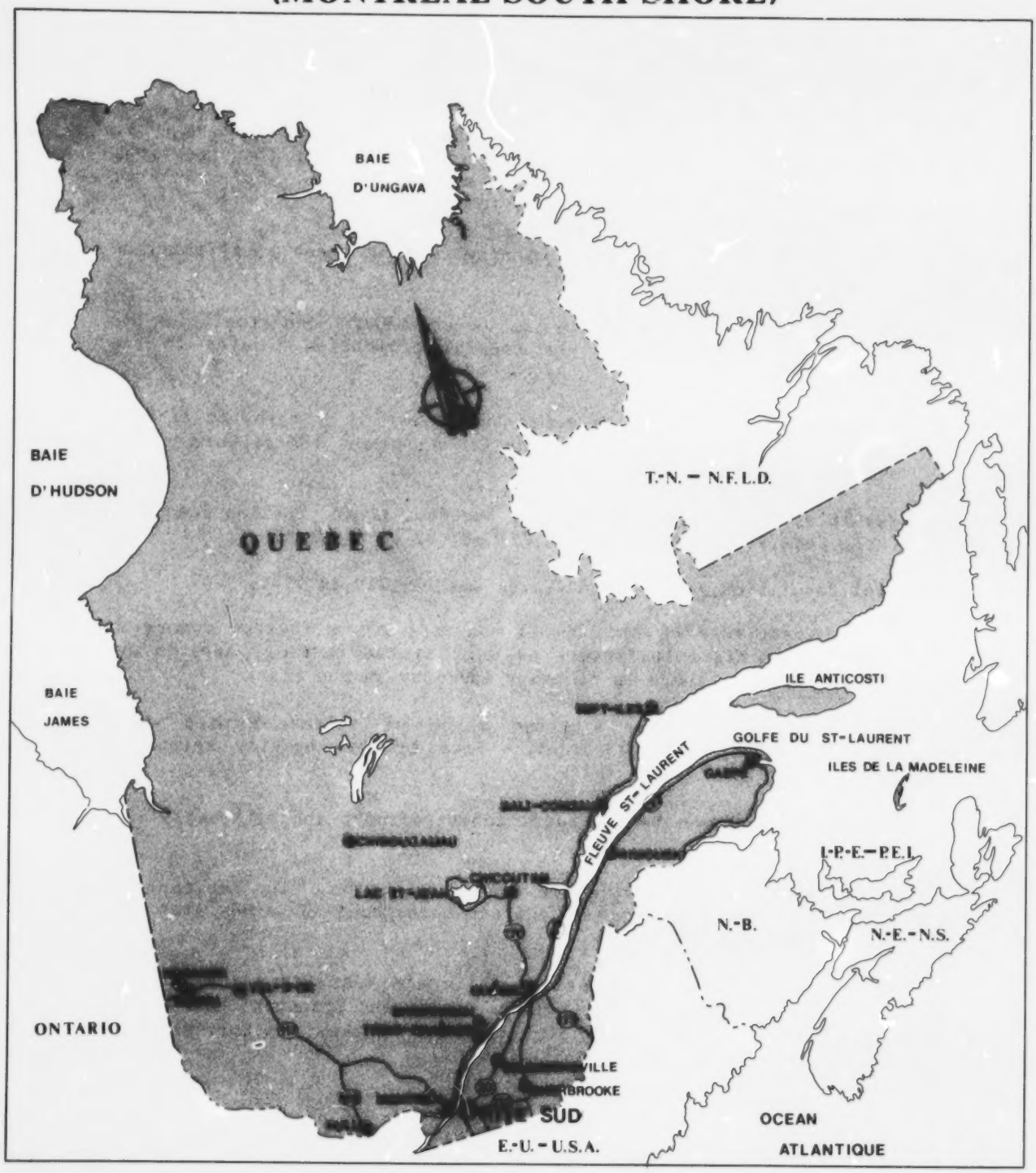
The road system comprises a broad range of infrastructures which provides good links with Montreal. Five bridges provide access to Montreal.

The area is also served by the Saint-Hubert airport and by a daily rail service.

There are 23 federal properties in the study region. The geographical distribution of these holdings is uniform throughout the study area (see Table 10).

The agency with the most properties is Canada Post Corporation, which administers 5, followed by Public Works Canada and Transport Canada each with 4 properties and the St. Lawrence Seaway Authority which administers 3.

RIVE SUD DE MONTRÉAL
(MONTREAL SOUTH SHORE)



1.0 INTRODUCTION

The south suburban crown of the Montreal Metropolitan Area covers the developed area extending north-south from Valleyfield to Sorel and east-west from the St. Lawrence River to Marieville. This conurbation comprises some 20 medium-size municipalities displaying one common trait, namely a dominant residential sector.

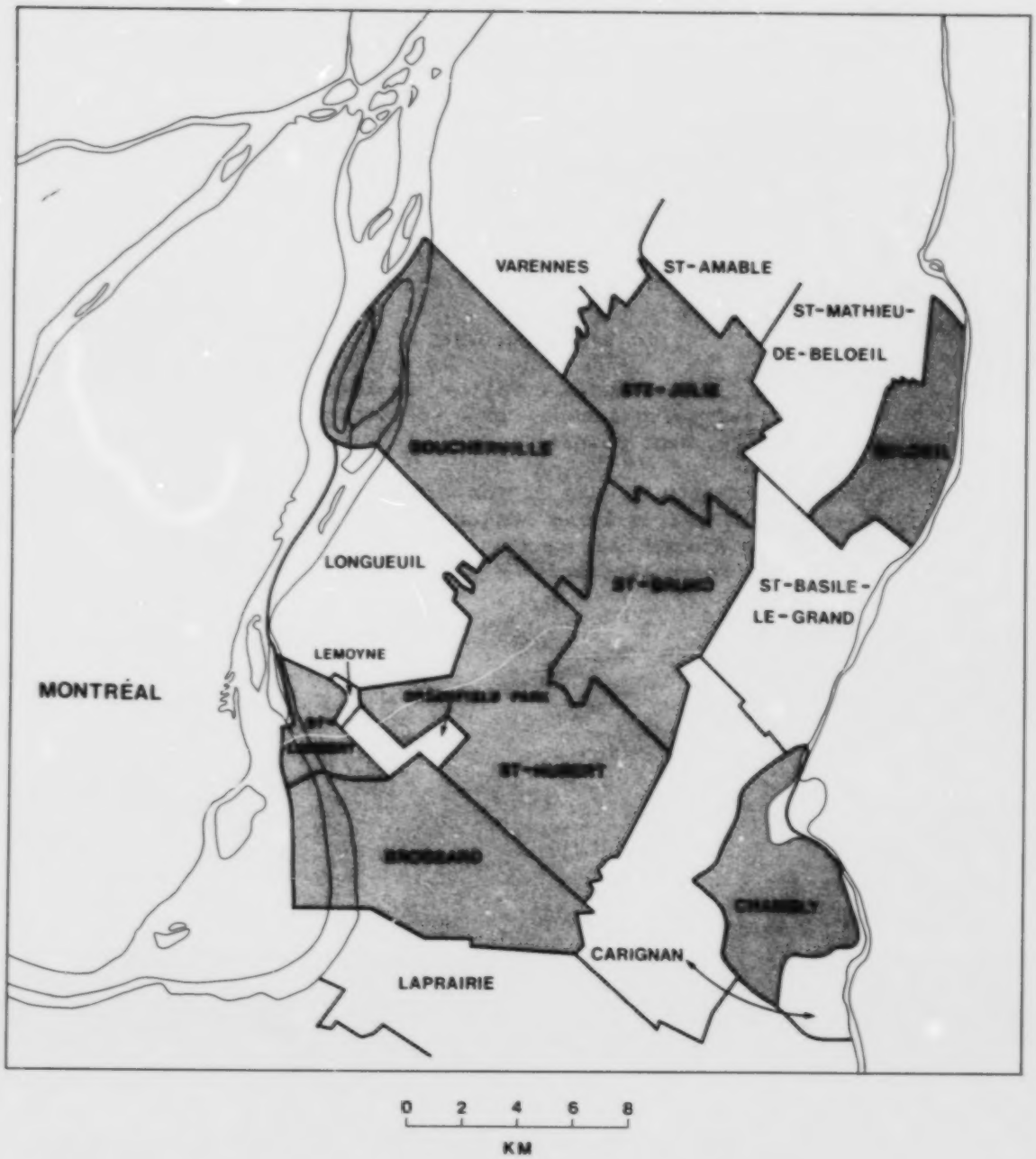
The study area profiled here is situated within this conurbation (see map 1). Eight municipalities, make up the geographical reference (see map 2). The study area covers 33% of the area and 43% of the population of the south suburban crown.

In 1981, the region had a population of 229,919,[1] distributed over 322.8[2] km^2. The topography of the region, which is located in the St. Lawrence Valley, is level with several rocky knolls of intrusive igneous rock at Saint-Bruno and Saint-Hilaire, near Beloeil.

Economic activity of the region consists of an average number of small and medium-sized businesses, as well as the tertiary service and specialized sector. The area is largely dependent on Montreal for employment.

---

1 Statistics Canada, Cat. 95-904.
2 Statistics Canada, Cat. 93-905.



SECTEUR D'ÉTUDE / STUDY AREA

2.0 URBAN PROFILE

2.1 POPULATION

As stated earlier, the region has a population of 229,919 (1981) distributed throughout the municipalities as shown in Table 1.

TABLE 1
POPULATION OF THE STUDY REGION BY MUNICIPALITY, 1961-1981

VILLES	ANNEES				
	1961	1966	1971	1976	1981
Beloeil	6 283	10 152	12 274	15 913	17 540
Boucherville	7 403	15 338	19 997	25 530	29 704
Brossard	3 778	11 884	23 452	40 370	52 232
Chambly	3 737	10 798	11 469	11 815	12 190
Sainte-Bruno-de-Montarville	6 760	10 712	15 780	21 272	22 880
Saint-Hubert	14 380	17 215	21 741	49 706	60 573
Sainte-Julie-de-Verchères	1 300	1 427	2 559	8 666	14 243
Saint-Lambert	14 531	16 003	18 616	20 318	20 557
TOTAL	58 172	93 529	125 888	193 590	229 919

Source: Statistics Canada, Cat. 92-702 and 95-904.

TABLE 2
PERCENTAGE CHANGE IN THE POPULATION, 1961-1981

	1961-1966	1966-1971	1971-1976	1976-1981
Beloeil	+62	+21	+30	+10
Boucherville	+107	+30	+28	+16
Brossard	+215	+97	+72	+29
Chambly	+189	+6	+3	+3
Sainte-Bruno-de-Montarville	+58	+47	+35	+8
Saint-Hubert	+20	+26	+129	+22
Sainte-Julie-de-Verchères	+10	+79	+239	+64
Saint-Lambert	+10	+16	+9	+1
Regional Average	+61	+35	+54	+19
CMA	+16	+7	+3	+0.9
Québec	+10	+4	+3	+3

Source: Statistics Canada, Cat. 92-702 and 95-904.

The demographic growth curve has been irregular since 1961. In the period from 1961 to 1966, the region witnessed strong demographic growth of 61%, explained in part by a high birth rate and intensive suburban development. It should be noted that this growth rate far exceeded the rate recorded for Quebec as a whole, which saw only 10% growth over the same period and for the Census Metropolitan Area (CMA), which recorded 16%.

This suburban development trend held over the next period from 1966 to 1971 when the region's population rose by 35%. Another vigorous increase (of 54%) occurred between 1971 and 1976. These two figures are higher than those recorded by the CMA (7% for 1966-1971 and 3% for 1971- 1976) and by the province (4% for 1966-1971 and 3% for 1971-1976).

During the following period, 1976-1981, the demographic growth rate plummeted to 19% for the region and 0.9% for the CMA. Only the provincial average held steady at 3% (see Table 2).

One salient characteristic of this population is the strong representation of the 0-19 and 25-54 age groups, in contrast with the provincial average. For the study region, these age groups account for 36.4% and 45.3%, respectively, of the total population, whereas the corresponding figures for Quebec are 31.3% and 41.41%.

Added to the strong showing by youth (0-19) and adults (25-54) is the high proportion of households having one to three children (59.7%[3] for the study region as compared with 47.0% for the province).

2.1.1 Forecasts

The study area has witnessed substantial demographic growth in the past twenty years. From 1976 to 1981, however, the increase proved much smaller.

If the trends of the past twenty years are analyzed and projected linearly over the next twenty years, the population of the study area would be expected to climb to 408,777[4] in the year 2001.

---

3 op. Cit. no. 1.

4 Projections based on Statistics Canada data, Cat. 95-904.

2.1.2 Income

The income variable is an important factor in clearly defining the population of the eight municipalities under review.

According to the Bureau de la Statistique du Québec (BSQ), in 1980 pre-tax income averaged $20,260[5] per tax payer for the region as compared with $17,192 for Québec. Table 3 gives the income breakdown by municipality.

TABLE 3
AVERAGE PRE-TAX INCOME, 1980

Beloeil	18 662
Boucherville	21 953
Brossard	19 756
Chambly	17 389
Sainte-Bruno-de-Montarville	23 167
Saint-Hubert	16 328
Sainte-Julie-de-Verchères	20 503
Saint-Lambert	24 323
Regional Average	20 260
CMA	17 560
Québec	17 192

Source: Bureau de la Statistique du Québec, Fichier Safari, Version 80, Kébec 82.

In 1980, the average income in the study region amounted to $3,068 more than in Québec and $2,700 more than in the CMA.

In summary, the study population can generally be defined as structured around households of three to five individuals, most aged 0-19 and 25-54, whose tax paying members have above-average income.

---

5 Bureau de la Statistique de Québec, Ficher Safai, Version 1980, VF 60-C-001, December 1982.

2.2 ECONOMIC CONTEXT

Table 4 gives a breakdown of the employment structure of the study region by activity sector.

TABLE 4
PERCENTAGE OF EMPLOYMENT BY ACTIVITY SECTOR
STUDY REGION AND QUEBEC, 1971

	ACTIVITY SECTOR			
	Tertiary	Secondary	Primary	Undetermined
Study Region	62.7	29.3	1.0	7.1
Québec	57.0	28.0	5.6	9.9

Source: Statistics Canada, Cat. 95-734.

According to a study by the Office de Planification et de Développement du Québec (OPDQ), 74%[6] of the labour force in the study region turns to Montreal Island for the purpose of work. Of this number, 82% are employed in the tertiary sector. Thus Montreal Island has an important employment role with regard to the study region.

The number of industrial firms in the area is comparable to that in the province as a whole. These firms are small and medium-sized businesses.

The unemployment rate for the CMA stood at 14.2% in May 1983. The corresponding figure for Quebec was 14.4% (data supplied by Statistics Canada).

The economic future of the region is expected to be similar to that of the CMA. The Québec government's economic action program for 1982-1986[7] is counting on the vitality of private enterprise and a driving tertiary sector to win out over the recession. As the major economic node of Québec, the Montreal region is expected to witness some economic growth in the short term.

---

6 Government of Québec, Office de Planification et de Développement du Québec (OPDQ), Les migrations alternantes et l'activité économique, Dossiers techniques de la région de Montréal, 1979, 111 pages.

7 Government of Québec, Le Virage technologique, Bâtir le Québec, Phase 2, Programme d'action économique 1982-1986, Développement économique, 1982, 248 pages.

2.3 METROPOLITAN STRUCTURE

2.3.1 General Structure

In 1981, Saint-Hubert, with a population of 60,573, was the most populous of the eight municipalities in the study region, followed by Borssard with 52,232. Demographic figures for the other six municipalities were under 30,000 (see Table 1).

In the same year, Boucherville was the largest municipality in terms of land area with 69.33 km^2. The city of Saint-Hubert had the largest amount of developed land, with 2 252.5 ha.

TABLE 5
LAND USES AS A PERCENTAGE OF DEVELOPED AREA
STUDY REGION AND QUEBEC, 1979

	Res.	Com.	Ind.	Inst.	Open Space	Comm.	Un-devel.
Beloeil	71.2	7.6	2.4	6.4	10.0	0.4	2.0
Boucherville	61.2	6.3	19.4	3.8	9.3	--	--
Brossard	62.9	8.3	1.7	2.9	5.9	—	18.3
Chambly	50.9	5.3	5.6	5.0	10.2	0.6	22.4
Sainte-Bruno-de-Montarville	32.6	3.8	7.0	14.8	40.4	—	1.4
Saint-Hubert	54.7	3.2	4.5	3.7	3.0	18.1	12.8
Sainte-Julie-de-Verchères	37.3	9.6	12.2	31.3	8.8	—	0.7
Saint-Lambert	66.1	4.0	4.6	6.4	13.8	0.3	4.8
TOTAL REGION	54.6	6.0	7.2	9.3	12.7	2.4	7.8
Québec	43.4	6.7	15.0	13.2	10.7	4.3	6.7

Source: Government of Québec, Ministère des Affaires municipales, Données planimétrées des fonctions urbaines des agglomérations du Québec (1966, 1976 et 1979), March 1981.

The land use structure of the South Shore is dominated by a strong housing sector, which claims 54.6% of the developed area, more than 11% higher than the provincial figure.

This extensive housing-oriented urbanization is the outgrowth of suburban development. the opening of new expressways linking the South Shore to the Montreal city centre has been a factor in the impressive growth of these waterfront municipalities.

---

8 Government of Québec, Ministère des Affaires municipales, Données planimétrées des fonctions urbaines des agglomérations du Québec (1966, 1976 et 1979), March 1981.

This fast-paced development of the residential sector entails urban specialization wherein the predominant residential space turns the municipalities into dormitory towns.[9]

Owing to the relative homogeneity of these urban centres, the population is forced to seek employment and various services outside the areas of residence. Montreal represents the desired employment and service location. In 1971, only 26%[10] of the residents in the study region worked in their respective municipalities.

The towns nearest to Montreal displayed lower levels of self-sufficiency (ratio of locally employed labour to total local manpower). Beloeil and Chambly, which are situated the farthest from the metropolis, were both more autonomous with respect to employment.

Undeveloped land within the urban area amounted to 7.8%, 1.1% more than the provincial average. This figure reflects the leap-frog development of the South Shore.

2.3.2 Transportation

The road system in the study region comprises a broad range of infrastructures. Two major autoroutes, the Trans Canada (No. 20) and the Eastern Townships Autoroute (No. 10), are the principle elements of the system. The first, as its name implies, crosses Canada east to west; the second links up with the United States (Interstate 91) via the city of Sherbrooke.

There are also many intermunicipal highways, one being the popularly termed Steel Autoroute (No. 30), which links Sorel to Longueuil and will be more of a real autoroute once it extends to Valleyfield. The other intermunicipal highways are Route 116 from Longueuil to Beloeil, Route 112 from Longueuil to Chambly, Route 132 running east-west along the St. Lawrence River and Route 134, known as Taschereau Boulevard, which is a six-lane highway cutting through the municipalities of Longueuil, Greenfield Park and Brossard.

Owing to efficient planning and the relative newness of these municipalities, each one has an efficient road system.

Links between the South Shore and Montreal are provided by five bridges, four of them in or near the study area.

---

9 Government of Québec, OPDQ, L'espace montréalais: éléments d'urbanisation, Dossiers techniques de la région de Montréal, 1980, 114 pages.

10 op. Cit. no. 6.

The Montreal South Shore Transit Commission provides public transportation service for the municipalities in the study region. This enterprise operates 47[11] lines, including the one in Longueuil. Of these lines, 22 terminate at the Longueuil metro station, 14 cross the Champlain Bridge, 3 cross the Victoria Bridge, 1 crosses the L.H. Lafontaine Tunnel and 6 provide intraregional service.

The municipalities of Chambly and Beloeil are served by Metropolitan Sud, a division of the Montreal South Shore Transit Commission. The port of Montreal is situated near the study area. This major facility, a federal property, provides port services for the entire metropolitan region.

Saint-Hubert is the site of a parking facility developed to encourage motorists to leave their cars outside city limits and to take the bus to downtown Montreal.

Saint-Hubert Airport (Site 8) is also located in the study area. this regional facility is currently the object of a new master plan.

In addition, the metropolitan region has two international airports, in Dorval and Mirable.

Rail service from Montreal's Central Statio to Saint-Hilaire East is provide by Canadian National (CN) and Via Rail. This line serves Saint-Lambert, Saint-Hubert, Saint-Bruno and Beloeil. the frequency of service is inadequate for daily commuters. Annual traffic figures fell from 707,000 passengers in 1968 to 208,000 in 1980.[12]

2.3.3 Commerce

Analysis of the urban fabric of the South Shore reveals a commercial sector linked to the two periods which marked the development of most Québec municipalities.

At the inception of the cities and towns under review, commercial and other activities were concentrated in the village, an arrangement which persisted from the foundation of the towns until the mid-20th century. Starting in the post-war period up to the mid-seventies, rapid housing development, the population explosion and the development of access roads resulted in rapid growth of the South Shore municipalities. Linked to this phenomenon was the opening of large shopping centres on the periphery of the urban fabric.

---

11 Conseil des Transports de la région de Montréal (COTREM), L'état de la situation des transports sur la rive sud de Montréal: inventaire, problèmes et potentiels, September 1980, 140 pages.

12 op. Cit. no. 11.

Following the suburban growth, which led to the decay of central business districts, the seventies and eighties witnessed the rehabilitation of downtown cores and the development of commercial streets. A few municipalities on the South Shore experienced these trends.

The study municipalities (with the exception of Sainte-Julie-de-Verchères) are 1 square metre short of the provincial average for commercial land per capita (22.0 m^2 per capita for the study region compared with 23.0 m^2 per capita for the province).

Regarding land use, the entire South Shore area allocates 6.0% of its developed land for commercial purposes, a proportion less than both Québec (6.7%) and the Montreal Urban Community - MUC (7.4%) allocate.

2.3.4 Industry

Based on documents supplied by the five municipalities of Boucherville, Brossard, Chambly, Saint-Hubert and Saint-Lambert (the others having a negligible industrial base), most of the industries fall into the machinery and electrical products groups - 38%[13], followed by chemicals-12%, clothing and furniture-10%, transportation equipment-10%, construction-10% and foot-4%. There is no heavy industry or operations sector in the area.

The industrial sector is structured around small and medium sized businesses. Only a few firms have more than 200 employees.

As illustrated in Table 5, only 7.2% of the developed land in the study region is occupied for industrial uses, compared with 15% in Québec and 16.7% in the MUC. In summary, the region is at a disadvantage in this respect.

This industrial activity centred around small and medium sized business is concentrated in the recent municipal industrial parks.

---

13 List of industries supplied by the five municipalities.

3.0 URBAN PROFILES OF SELECTED MUNICIPALITIES

3.1 URBAN PROFILE OF MUNICIPALITY OF SAINT-HUBERT

3.1.1 Introduction

The municipality of Saint-Hubert covers an area of 63.2 km^2 in the heart of the South Shore. Its administrative boundaries are shared with Longueuil, Boucherville, Saint-Bruno, Carignan, Brossard, Greenfield Park and Lemoyne. The land is level and the developed area is concentrated in the north section of the city, near Longueuil.

3.1.2 Population

Demographically, Saint-Hubert is the largest municipality in the study area, with a population of 60,573. In 1961, the figure stood at only 4,380. the period from 1971 to 1976 witnessed strong demographic growth of 129%, raising the population from 21,741 to 49,706. In 1981, the municipality was still growing, at a rate of 22%, outpacing the area average of 19%, the CMA with 0.9% and the province with 3% (see Tables 1 and 2).

In 1980, the average pre-tax income for Saint-Hubert was \$16,328, \$864/year[14] lower than for Québec. Of the 85 municipalities in the CMA, Saint-Hubert ranked 64th in pre-tax income.

3.1.3 Economic Context

In January 1983, Saint-Hubert had a total of 156 businesses[15] providing jobs for 3,994 workers. However, in 1971, this represented only 38%[16] of the local employed labour force in the municipality. 75% of the labour force migrating for the purpose of work heads east to Montreal Island, an indication of the municipality's dependence on Montreal Island.

The economic context of Saint-Hubert, parallels the regional profile. It is felt that the economy will recover slightly in early 1983, picking up later in the year and in 1984.

---

14 op. Cit. no. 5.
15 Municipality of Saint-Hubert, Liste des industries, January 1983.
16 op. Cit. no. 6.

3.1.4 Urban Structure

3.1.4.1 General Structure

The urban structure of Saint-Hubert is dominated by the housing sector as is the case in the other municipalities of the Montreal South Shore. The other urban uses--commercial, industrial, public and open space--rate below the Québec average. Table 6 gives a clear picture of the land uses.

TABLE 6
LAND USES AS PERCENTAGE OF DEVELOPED AREA, SAINT-HUBERT, STUDY REGION AND QUEBEC, 1979

LAND USE	SAINT-HUBERT %	SAINT-HUBERT ha	REGION %	QUEBEC %
Housing	54.7	1 233,1	54.6	43.4
Commerce	3.2	72,5	6.0	6.7
Industry	4.5	101,7	7.2	15.0
Public	3.7	83,3	9.3	13.2
Open Space	3.0	66,4	12.7	10.7
Communication	18.1	408,1	2.4	4.3
Undeveloped Area	12.8	287,4	7.8	6.7
TOTAL	100.0	2 252,5	100.0	100.0

Source: Government of Québec, MAM, Données planimétrées des fonctions urbaines des agglomérations du Québec (1966, 1976 et 1979), March 1981.

As a result of the merger with the town of Laflèche in the sixties, Saint-Hubert features two somewhat different urban entities. The northwest section (formerly Laflèche) has a checkerboard layout compared to the suburban-type pattern of the remainder of the city. The Laflèche area is isolated from the rest of the city by a large industrial area and is actually oriented more towards Taschereau Boulevard and the municipality of Greenfield Park. The industrial areas are situated near major roads, Route 116 and Grande-Allée Boulevard.

3.1.4.2 Transporation

The road structure is good and traffic poses no major problem.

Public transit service is provided by the Montreal South Shore Transit Commission (bus) and CN (rail).

3.1.4.3 Commerce

In 1979, only 3.2% of the developed area was allocated for commercial use, a proportion which, although lower than for the region and Québec, poses no problem given that the neighbouring municipalities are well equipped with commercial services.

3.1.4.4 Industry

In 1983, Saint-Hubert had 156 businesses, of which 87.2% had less than 50 employees. The secondary sector claimed 56.2%[17] of the local labour force.

For the most part, these businesses were situated in municipal industrial parks, Pilon in the north and Litchfield in the west. Half of the land in the Litchfield park is still available for industrial development.

3.1.4.5 Housing

In Saint-Hubert, 72.1%[18] of private dwellings are owner occupied, as compared to the provincial figure of 53.3% indicating the type of residential land use in the municipality.

According to Canada Mortgage and Housing Corporation (CMHC), the entire South Shore (with the exception of Longueuil) should see a 16.2%[19] rise in private housing starts. Saint-Hubert is expected to follow this regional trend.

---

17 op. Cit. no. 15.

18 Statistics Canada, Cat. 92-702 and 95-904.

19 Canada Mortgage and Housing Corporation (CMHC), CMHC Index, quarterly housing market analysis report, Metropolitan Montreal edition, fourth quarter, 1982, 30 pages.

3.2 URBAN PROFILE OF MUNICIPALITY OF BROSSARD

3.2.1 Introduction

In 1981, the municipality of Brossard had a population of 52,232. Its land is level and covers 45 km^2. The neighbouring municipalities are Saint-Lambert, Greenfield Park, Saint-Hubert, Carignan and La Prairie. Brossard is bordered by the St. Lawrence River to the west, which offers recreational potential.

3.2.2 Population

From 1961 to 1966, the population of Brossard rose 215%[20] in Canada among the highest demographic growth rates recorded during the 20 years under review and among the eight municipalities profiled here as well. The rate has stood at 29%[21] for the past five years (1976-1981).

In 1980, the average taxable income was $2,564/year[22] higher than for Québec and $2,196/year higher than for the CMA. At $19,756/year, Brossard ranks 22nd among the CMA's 85 municipalities with a population of 5,000 or more.

3.2.3 Economic Context

In 1983, Brossard had only 16[23] industrial firms providing 528 jobs. Based on a 1971 survey, only 14%[24] of the Brossard labour force worked in the municipality. Of those migrating for the purpose of work, 78% headed for Montreal Island. In 1980-1981, 594 permits were filed for private home construction. This represents a drop of 37%[25] from 1979-1980. However, during the same period the region witnessed a drop of 49%.

3.2.4 Urban Structure

3.2.4.1 General Structure

Brossard is a bridge-head city whose growth is centred around a bridge linking it with the Montreal city centre. The Champlain Bridge was inaugurated in 1962 and from 1961 to 1966, demographic growth recorded a high in Brossard, which has witnessed strong development ever since.

---

20 op. Cit. no. 18.
21 op. Cit. no. 18.
22 op. Cit. no. 5.
23 Municipality of Brossard, Liste des industries au 5 juillet 1982.
24 op. Cit. no. 6.
25 Statistics Canada, Cat. 64-001 and 64-203.

3.2.4.1 Urban Structure (cont'd)

The present-day outcome of this development is an urban fabric dominated by the housing sector. Only Beloeil (71%) and Saint-Lambert (66%) have a higher proportion of residential land use than Brossard (63%)[26].

The land use in Brossard is summarized in Table 7 below, which points up the importance of the housing and commercial sectors, the almost total lack of industrial and public sectors and the large amounts of undeveloped land.

As in the other municipalities of the immediate south shore of Montreal, the developed area of Brossard is located in the southern section.

TABLE 7
LAND USES AS PERCENTAGE OF DEVELOPED AREA, BROSSARD, STUDY REGION AND QUEBEC, 1979

LAND USE	BROSSARD		REGION	QUEBEC
	%	ha	%	%
Housing	62.9	999,4	54.6	43.4
Commerce	8.3	131,9	6.0	6.7
Industry	1.8	27,6	7.2	15.0
Public	2.9	45,6	9.3	13.2
Open Space	5.9	93,8	12.7	10.7
Communication	--	--	2.4	4.3
Undeveloped Area	18.3	290,4	7.8	6.7
TOTAL	100.0	1 588,7	100.0	100.0

Source: Government of Québec, MAM, Données planimétrées des fonctions urbaines des agglomérations du Québec (1966, 1976 et 1979), March 1981.

3.2.4.2 Transportation

The road system of Brossard is that of a suburban municipality structured around Autoroute 10, Regional Autoroute 112 and a few urban boulevards.

Public transit service is provided by the Montreal South Shore Transit Commission.

---

26 op. Cit. no. 8.

3.2.4.3 Commerce

Brossard has allocated 8.3% of its developed area to commercial use. This figure is the highest of all the municipalities profiled in this study and exceeds the corresponding figure for the region and Québec by 2.3% and 1.6% respectively.

3.2.4.4 Industry

Of the 16 industrial firms in Brossard, 8 are in the secondary sector and account for 76%[27] (401 persons) of the labour force employed by these firms.

The industrial park is situated in the south section. This is a small facility and several lots (121.5 ha) suitable for development are still available.

3.2.4.5 Housing

The housing stock of Brossard comprises 15,760 dwellings, 73.2% of which are owner occupied. The quality of the buildings is good, owing in part to their relative newness.

---

27 op. Cit. no. 23.

3.3 URBAN PROFILE OF MUNICIPALITY OF BOUCHERVILLE

3.3.1 Introduction

With a total area of 69.3 km^2, Boucherville is the largest municipality in the study area. It is situated on the banks of the St. Lawrence River. Administratively, it borders on Varennes, Sainte-Julie-de-Verchères, Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Hubert and Longueuil. Like the other waterfront municipalities, Boucherville has a developed area in the section nearest to the river. The land is level, and the islands of Boucherville are owned by the municipality.

3.3.2 Population

The last census recorded a population of 29,704 for Boucherville. The municipality's demographic growth has fallen off steadily since 1961 (see Table 2).

Average pre-tax income stood at $21,427[29] in 1980. This ranks Boucherville 3rd in the study area and 17th in the CMA, $4,235 and $3,867 higher than for Québec and the CMA respectively.

3.3.3 Economic Context

Based on a survey of the assessment book, in March 1983, there were no less than 228 firms in Boucherville. However, only 24%[30] of the local labour force worked in the municipality. This falls in line with the average for the municipalities adjacent to Montreal.

From 1972 through 1979, an average 456 permits/year[31] were issued for home construction. In 1980 and 1981, the average fell to 248, a drop of 45%. With the recovery in the home building sector, the outlook is for a better showing in 1983, as should be the case throughout the Greater Montreal Area.

3.3.4 Urban Structure

3.3.4.1 General Structure

As for the other South Shore municipalities, the urban structure of Boucherville centres around a strong housing sector. However, the industrial function has more weight than in the other municipalities profiled. In 1979, developed land was structured as shown in Table 8.

---

29 op. Cit. no. 5.
30 op. Cit. no. 6.
31 op. Cit. no. 25.

TABLE 8
LAND USES AS PERCENTAGE OF DEVELOPED AREA, BOUCHERVILLE, STUDY REGION AND QUEBEC, 1979

LAND USE	BOUCHERVILLE %	BOUCHERVILLE ha	REGION %	QUEBEC %
Housing	61.2	692,7	54.6	43.4
Commerce	6.3	20,8	6.0	6.7
Industry	19.4	219,8	7.2	15.0
Public	3.8	43,3	9.3	13.2
Open Space	9.3	105,4	12.7	10.7
Communication	—	—	2.4	4.3
Undeveloped Area	—	—	7.8	6.7
TOTAL	100.0	1 081,9	100.0	100.0

Source: Government of Québec, MAM, Données planimétrées des fonctions urbaines des agglomérations du Québec (1966, 1976 et 1979), March 1981.

The urban landscape of Boucherville is reflected in the foregoing figures. Bungalows make up the major portion of the city. This pattern is broken only in the Vieux Village sector, a small area which borders the St. Lawrence River and typifies the Québec village structure. The industrial zone parallels the Trans Canada Highway (No. 20). The commercial sector is highly decentralized, with small groups of local stores throughout the municipality.

3.3.4.2 Transportation

As Boucherville has a suburban space configuration, its road system is highly diversified, with two autoroutes, a few municipal boulevards and the normal network of main roads and local streets.

Public transit service is provided by the Montreal South Shore Transit Commission, which operates buses along several city streets.

3.3.4.3 Commerce

As shown in Table 8, the proportion of developed land allocated for commercial use is higher in Boucherville than in the CMA but lower than the Québec average. Large shopping centres in Montreal and Saint-Bruno-de-Montarville attract most of the clientele.

3.3.4.4 Industry

Of the 228 industrial firms included in the assessment book, 43% classify as transportation, construction, installation, professional service and specialized businesses.

The industrial park features a very broad range of activities, from machinery to specialized products to foot and beverages. Boucherville is the host city for the new Industrial Material Research Institute (see Site 9). The city's industrial areas are concentrated along the Trans Canada Highway.

3.3.4.5 Housing

With 78.3%[32] of the houses owner occupied, Boucherville ranks 3rd in the study region.

The high point in development was between 1966 and 1979 when the developed urban area grew from 300.8 ha to 692.7 ha.

3.3.4.6 Recreation and Open Space

The Boucherville Islands Park is a project of the provincial Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

This park covers 127 ha distributed over six islands situated in the St. Lawrence River between Boucherville to the east and Montreal to the west. It is 12 km from the Montreal city centre.

The park comprises a number of elements favouring open-air activities. It has cycling paths and footpaths, dense recreational areas ad nature, conservation, hospitality, picnic and historical services.

The islands will be connected by passageways and a cable car. Development is to be completed in time for the 1984 summer season.

---

32 op. Cit. no. 18.

3.4 URBAN PROFILE OF MUNICIPALITY OF SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE

3.4.1 Introduction

Saint-Bruno situated about 12 km from Montreal is accessed via the L.H. Lafontaine Tunnel. Located in the heart of the South Shore, the municipality covers 41.8 km^2 and shares its administrative boundaries with Sainte-Julie-de-Verchères, Saint-Basile-le-Grand, Carignan, Saint-Hubert and Boucherville. In 1981, the population stood at 22,880.

3.4.2 Population

In 1961, the population of Saint-Bruno was only 6,760. Twenty years later, it stood at 22,880. In spite of this 238% increase, the demographic growth rate has fallen off steadily since 1961 (see Table 2).

In pre-tax income in 1981 Saint-Bruno ranked 2nd in the study area at $23,167, behind Saint-Lambert with an average of $24,323[33]. Saint-Bruno ranked 11th among the 85 municipalities of the CMA.

3.4.3 Economic Context

The employment structure of Saint-Bruno breaks is as follows: tertiary sector 65.1%[34], secondary sector 27.5%, primary sector 1.4% and undetermined 61.0%. These figures are similar to those recorded for the province (see Table 4).

Like the other South Shore municipalities, 75% of the Saint-Bruno labour force migrates to Montreal Island for the purpose of work.

In 1980 and 1981, the number of building permits dropped 52% relative to the average for the period 1972-1979. The economic recovery in the home construction sector is expected to restore this rate to normal.

3.4.4 Urban Structure

3.4.4.1 General Structure

The developed area of Saint-Bruno is similar to that of Boucherville and other South Shore municipalities. Table 9 gives a breakdown of the land uses.

---

33 op. Cit. no. 5.
34 Statistics Canada, Cat. 95-734.

TABLE 9
LAND USES AS PERCENTAGE OF DEVELOPED AREA, SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE, STUDY REGION AND QUEBEC, 1979

LAND USE	SAINT-BRUNO %	SAINT-BRUNO ha	REGION %	QUEBEC %
Housing	32.6	690,3	54.6	43.3
Commerce	3.8	79,6	6.0	6.7
Industry	7.0	148,9	7.2	15.0
Public	14.8	313,9	9.3	13.2
Open Space	40.4	855,2	12.7	10.7
Communication	--	0,9	2.4	4.3
Undeveloped Area	1.4	29,1	7.8	6.7
TOTAL	100.0	2 117,9	100.0	100.0

Source: Government of Québec, MAM, Données planimétrées des fonctions urbaines des agglomérations du Québec (1966, 1976 et 1979), March 1981.

The foregoing figures are biased owing to the large open spaces (Mcnt Saint-Bruno Park) and public spaces. A clearer picture of the land use configuration can be obtained through a comparison of the figures for Saint-Bruno (Table 9) with those for Boucherville (Table 8). The two municipalities had a similar amount of developed area allocated to the housing sector. However, in 1981, Saint-Bruno had 6,824 fewer residents than Boucherville. The proportion of residential space per capita would appear to have been equal to or exceeded that of the latter municipality; thus, the urban fabric would have been less dense.

The same observation applies for commercial land use. Saint-Bruno is the site of the Promenades Saint-Bruno Shopping Centre, with a zone of influence extending over the entire region.

In short, the space structure of Saint-Bruno reflects that of a suburban municipality, as is the case for the other South Shore municipalities.

3.4.4.2 Transportation

Saint-Bruno is linked to Montreal by Autoroute 20, which parallels the northern boundary of the city. Route 116 also links up with Montreal after cutting through Saint-Hubert.

Public transit service is provided by the buses of the Montreal South Shore Transit Commission. CN provides rail passenger service.

3.4.4.3 Commerce

With 79.6[35] ha of developed land allocated for commercial use, Saint-Bruno ranks 3rd among the eight municipalities profiled. The municipality features two types of commercial nodes. The city centre at the corner of Montarville and Clairevue boulevards comprises commercial streets and a small shopping centre. The other node is the Promenades Saint-Bruno Shopping Centre, which threw the local market off balance for a number of years. Today, it would appear that the central business district is determined to reclaim its place.

3.4.4.4 Industry

Based on the 1981 industrial survey of the provincial Ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme (MICT), Saint-Bruno had 33 industries (1981), only one of which had more than 200 employees.

Industrial use claimed 7% of the developed land. The industrial park, which comprises most of these businesses, is located at the junction of Autoroute 30 and Route 116.

3.4.4.5 Housing

As presented in 3.4.4.1 General Structure, housing claims 690.3 ha of space. With regard to number of square metres of residential land per capita, Saint-Bruno ranks 3rd in the region with 301.7[36] m^2, behind Brossard with 317.0 m^2 and Sainte-Julie with 305.8 m^2.

The average residential property assessment is the highest of the five municipalities for which figures were available (Beloeil, Boucherville, Brossard, Chambly and Saint-Bruno). The figure for Saint-Bruno stands at $46,126[37] per dwelling compared to $42,943 for its closest rival, Brossard. This indicates that the quality of the housing stock is excellent.

3.4.4.6 Recreation and Open Space

The Mont Saint-Bruno Park is currently the object of intensive park development by the Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. The preliminary concept features footpaths and/or cross-country ski trails, downhill ski facilities, picnic areas and several other recreation facilities. However, the main focus of the park has not been determined. There is a possibility that it will become a conservation and recreation site.

---

35 op. Cit. no. 8.

36 Calculations based on statistical data taken from Nos. 18 and 8.

37 Government of Québec, MICT, Inventaire industriel 1981, Municipality of Saint-Bruno-de-Montarville.

4.0 GOVERNMENT LAND PLANNING POLICIES AND OBJECTIVES AND LOCAL ISSUES

4.1 MUNICIPAL OBJECTIVES

4.1.1 Municipality of Beloeil

(i) Objective: To provide the town with an effective instrument for urban planning and management.
Project: Completely revise the community plan and associated by-laws. To be completed in autumn 1983.

(ii) Objective: To provide in the medium term additional fully-serviced land for industrial development.
Project: Open additional land for industrial development along Autoroute 20.

(iii) Objective: To improve the existing public works rather than provide new services.
Project: Redevelop selected roads and open spaces.

4.1.2 Municipality of Boucherville

(i) Objective: To strengthen the urban fabric.
Project: Priority development of vacant urban land.

(ii) Objective: To consolidate the commercial sector.

(iii) Objective: To increase the number of recreation facilities.
Project: Contract the development of a new indoor skating rink.

(iv) Objective: To preserve the natural character of the Boucherville islands.
Project: Develop a provincial park.

(v) Objective: To complete the project for a historical district in the old village.

4.1.3 Municipality of Brossard

(i) Objective: To strengthen the urban fabric.
Project: Priority development of vacant urban land.

4.1.3 Municipality of Brossard (cont'd)

(ii) Objective: To enhance the structure of urban space.
Project: Create a central business district west of the existing urban core.

(iii) Objective: To structure the commercial sector.

(iv) Objective: To increase the areas suitable for large-scale industrial development.
Project: Set up a stock of large industrial areas.

(v) Objective: To increase the number of recreation facilities.
Project: Develop a cycling path as part of the road system, along the banks of the St. Lawrence River.
Project: Develop a riverside park under the Champlain Bridge, near Route 132.

4.1.4 Municipality of Chambly

(i) Objective: To augment the capacity of land available for residential development.
Project: Implement bylaws favouring duplexes, triplexes and townhouses.

(ii) Objective: To upgrade the public transit service.

(iii) Objective: To increase the number of subsidized rental housing units.

(iv) Objective: To increase the amount of land available for industrial development.

4.1.5 Municipality of Saint-Bruno-de-Montarville

(i) Objective: To strengthen the urban fabric.
Project: Priority development of vacant urban land.

(ii) Objective: To carry the existing character over into the new developed areas.
Project: Promote residential development according to the single-family scheme.

(iii) Objective: To increase the number of public works.

4.1.6 Municipality of Saint-Hubert

(i)	Objective:	To strengthen the urban fabric.
	Project:	Priority development of vacant urban land.
(ii)	Objective:	To increase the density of the residential fabric and promote access to have ownership.
	Project:	Reduce lot frontage and offer lots at affordable prices.
(iii)	Objective:	To revise the municipal administration so as to improve public finances.
(iv)	Objective:	To rationalize the industrial areas.
	Project:	Examine redefinition of the orientation of the Litchfield industrial park.
(v)	Objective:	To increase the number of recreation facilities.
(vi)	Objective:	To facilitate vehicle circulation in the city.
	Project:	Obtain a right-of-way on the CN rail line at Kimber and Champlain boulevards.
	Project:	File an official application for extension of Cousineau Boulevard eastward to Chambly Boulevard.

4.1.7 Municipality of Sainte-Julie-de-Verchères

(i)	Objective:	To rationalize the construction of infrastructures.
(ii)	Objective:	To strengthen the commercial sector.
(iii)	Objective:	To increase the amount of serviced industrial land.
	Project:	Develop an industrial park.
(iv)	Objective:	To increase the number of recreation facilities.
	Project:	Develop a municipal park adjacent to Mont Saint-Bruno Provincial Park.

4.1.8 Municipality of Saint-Lambert

(i) Objective: To strengthen the urban fabric.
Project: Priority development of prime urban areas.

(ii) Objective: To augment the density of the city centre.
Project: Promote high-density construction.

(iii) Objective: To upgrade recreational spaces.

4.2 REGIONAL OBJECTIVES

The eight study municipalities are incorporated in three different Regional County Municipalities (RCM's) as follows:

MUNICIPALITY	RCM
Beloeil Chambly Saint-Bruno	Richelieu Valley
Boucherville Sainte-Julie	La Jemmerais
Brossard Saint-Hubert Saint-Lambert	Champlain

These RCM's were formed under the Québec Land Use Planning and Development Act and have until 1985 to draft their development plans, which will set out their objectives and projects. Therefore, it will be two years before their planning objectives are known.

4.3 PROVINCIAL OBJECTIVES

One objective of the provincial government is to develop two provincial parks in the study region. These two green spaces in the urban fabric are Boucherville Islands Park and Mont Saint-Bruno Park.

Other objectives are set out clearly in the paper titled Le Virage technologique, an economic action plan covering the period 1982 to 1986. This paper describes the programs which the Québec government intends to put forward during the period in question.

For the purpose of this study, it would be time-consuming to describe all the programs, although some of them may well have social and economic impact on the study region. It is important, however, to mention that the provincial government is relying heavily on high-tech firms to be the driving force behind economic recovery.

4.4 FEDERAL OBJECTIVES

Federal Land Management (FLM) Policy

It is the policy of the government that federal real property be managed economically and efficiently and that it be managed so as to combine the efficient provision of government services with the achievement of wider social, economic and environmental objectives.

Other Federal Objectives

The following federal objectives were primarily derived from the First Annual Review of the Senior Inter-Departmental Committee on Urban Affairs and other federal policy documents.

A - General

(a) To achieve a more balanced pattern of growth in metropolitan areas.

(b) To achieve a more balanced pattern of cities and towns, with increased emphasis on small, medium-size and new communities.

(c) To improve the physical environment of larger urban centres.

(d) To improve the social environment of larger urban centres.

(e) To contribute toward the efficient and effective development and use of urban services.

(f) To encourage the efficient use of scarce energy resources.

B - Program Related

(a) To ensure an adequate supply of serviced residential land.

(b) To conserve and improve stable, low and moderate income residential areas.

(c) To promote neighbourhood conservation and revitalization.

(d) To assist in the development and rehabilitation of housing for rural and native groups.

(e) To enhance the quality of the environment by the improved management and utilization of natural resources.

(f) To realize the potential of each region, through economic and social development.

(g) To attract investment into relatively slow growth areas.

(h) To provide facilities to foster the optimum development of marine transportation.

(i) To preserve Canada's historic heritage.

(j) To preserve lands of particular ecological value.

(k) To assist municipalities in undertaking a program of rail relocation.

(l) To ensure that federal government institutions do not build or support any future flood vulnerable developments in flood risk areas.

4.5 LOCAL ISSUES

The present economic recession is the focal point of local concern.

Following is an outline of the other local issues listed by municipality.

BELOEIL

- No special concerns

BOUCHERVILLE

- Development of Boucherville Islands

BROSSARD

- Waterfront development
- Poor public transit

CHAMBLY

- Poor public transit
- Pollution of Chambly Basin
- Access to the basin difficult for vacationers

SAINT-BRUNO

- Water supply
- Traffic problems along Route 116
- Declining central business district
- Negative impact from the firing range: inadequate supervision, noise pollution

SAINT-HUBERT

- Poor space configuration of the sprawling commercial sector
- Traffic problems between the Laflèche section and the rest of the city

SAINTE-JULIE

- Negative impact from the firing range: inadequate supervision, noise pollution

SAINT-LAMBERT

- Imbalanced municipal representation within the RCM
- Apprehension over the fourth level of government, the RCM
- Problems regarding interim control set by the Québec Land Planning and Development Act (interim control is a stage in implementation of the by-law wherein the RCM's adopt a statute placing a three month freeze on all development).

5.0 FEDERAL PROPERTIES

5.1 Federal Property Characteristics

The federal government owns 23 properties in the study region. The table below gives the breakdown of these holdings by department and municipality.

TABLE 10
FEDERAL PROPERTIES BY DEPARTMENT AND MUNICIPALITY
STUDY REGION, 1983

	DEPARTMENT									
MUNICIPALITY	SLSA	NRC	PORTS CANADA	DOE (PC)	DND	CBC	CPC	TC	PWC	TOTAL
Beloeil							1		3	4
Boucherville		1	1					2		4
Brossard	2					1				3
Chambly				2			1			3
Sainte-Bruno-de-Montarville					1		1	1		3
Saint-Hubert					1		1	1		3
Sainte-Julie-de-Verchères									1	1
Saint-Lambert	1						1			2
TOTAL	3	1	1	2	2	1	5	4	4	23

TABLE 11

Departments in PWC Managed Leasehold Space

Department/ Agency	Leased Space (m^2)	Use	Address
CEIC	832.7 m^2	Office	5245 Cousineau Blvd. SAINT-HUBERT
	292.7 m^2	Office	1465 Industriel Blvd. CHAMBLY
	908.1 m^2	Office	2400 Lapinière Blvd. BROSSARD
Parks Canada	510.9 m^2	Office	1369 Bourgogne St. CHAMBLY
CPC	364.3 m^2	Post Office	461 Saint-Joseph Blvd. SAINTE-JULIE-DE-VERCHERES
	55.7 m^2	Post Office	99 des Hauts-Bois SAINTE-JULIE-DE-VERCHERES
	1 045.7 m^2	Post Office	5875 Chambly Road SAINT-HUBERT
	3 032.2 m^2	Post Office	1650 Provencher Blvd. BROSSARD
	720.4 m^2	Post Office	3200 Lapinière Blvd. BROSSARD
	315.4 m^2	Post Office	131 Jacques-Ménard BOUCHERVILLE

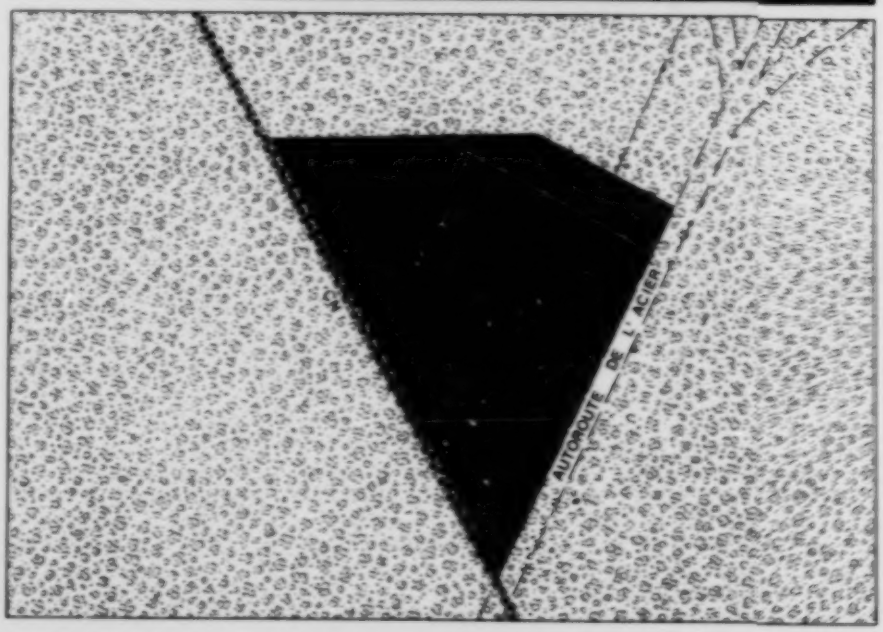
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 1

Émetteur CBF et CBM
CBF and CBM Transmitter

Rivière Saint-Jacques, Brossard
Saint-Jacques River, Brossard

OWNER PROPRIÉTAIRE R-C/CBC
CRPI RIC: 2466380 32 CBC0 07259
STUDY YEAR ANNÉE D'ÉTUDE 1983



LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:10000

0 100

PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 3

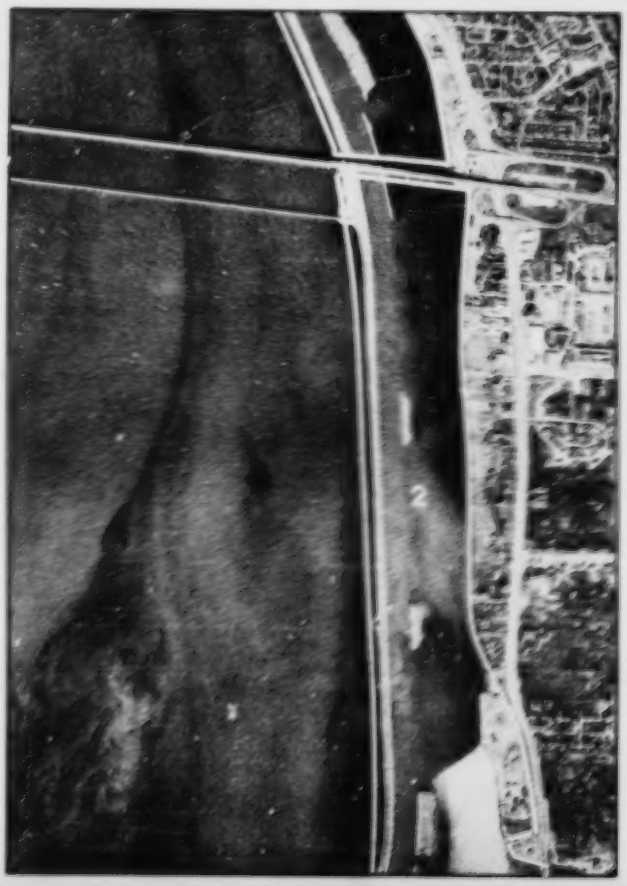
Canal Alive and, section 7
South Shore Canal, Section 7

Fleuve Saint-Laurent, Brossard
Saint Lawrence River, Brossard

OWNER/PROPRIÉTAIRE
AVMS/SLSA

CRPI/RIC:
2466380 32 SLS0 07264

STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE
1983



PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 3

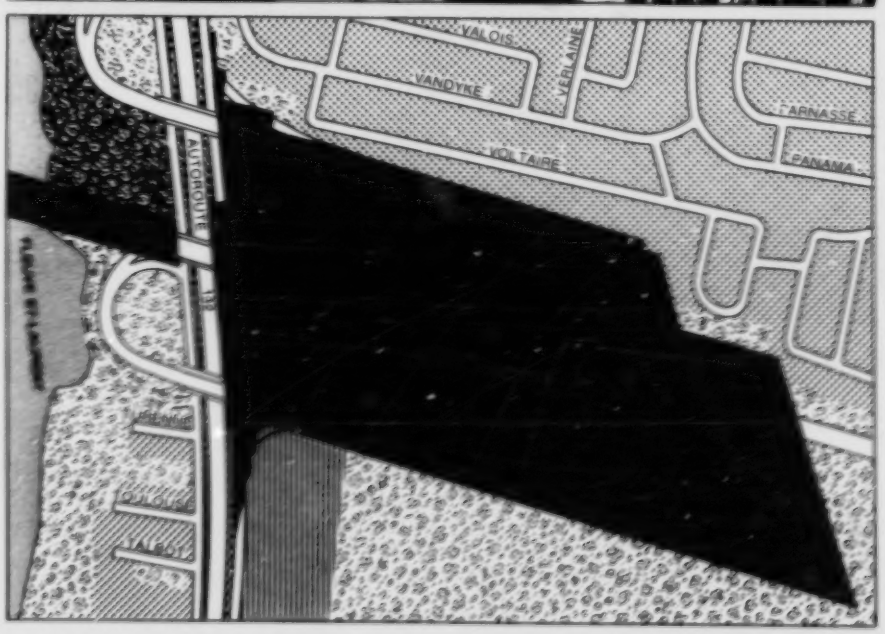
Pont Champlain, approches s.e. et ptie de la structure
Champlain Bridge, S.E. Approaches and Part of Bridge Structure

Brossard

OWNER/PROPRIÉTAIRE
AVMS/SLSA

CRPI/RIC:
2466380 32 SLS0 22840

STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE
1983



LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:15000

0 150
m

PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

[redacted]

[redacted]

Saint-Lambert

OWNER/PROPRIÉTAIRE
AVMS/SLSA

CRPI/RIC:
2456580 32 SLS0 06744

STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE
1983

PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 5

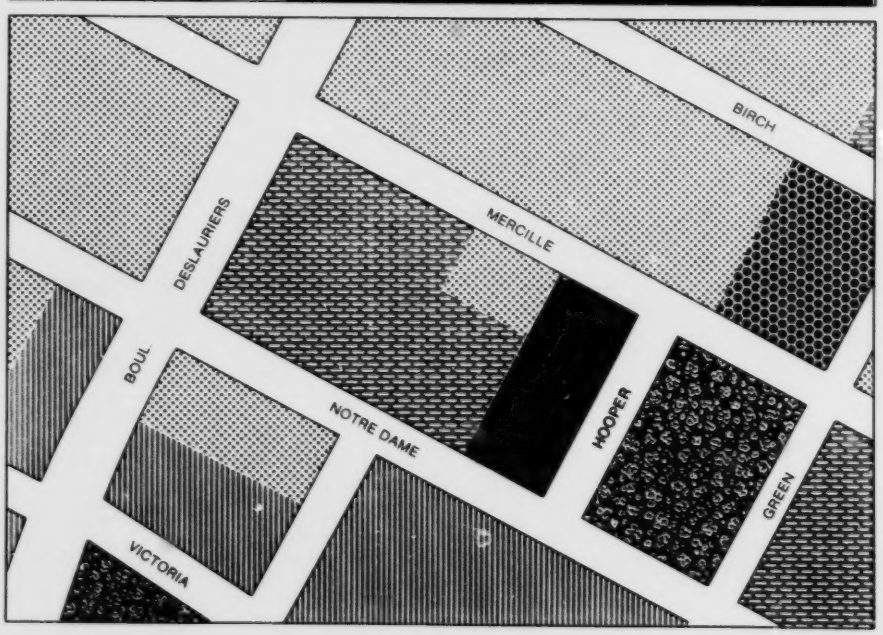
Bureau de poste
Post Office

81, rue Hooper, Saint-Lambert
81 Hooper St., Saint-Lambert

OWNER/PROPRIÉTAIRE
SCP/CPC

CRPI/RIC:
2456580 32 CPO0 06742

STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE
1983



LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:2500

0 25
m

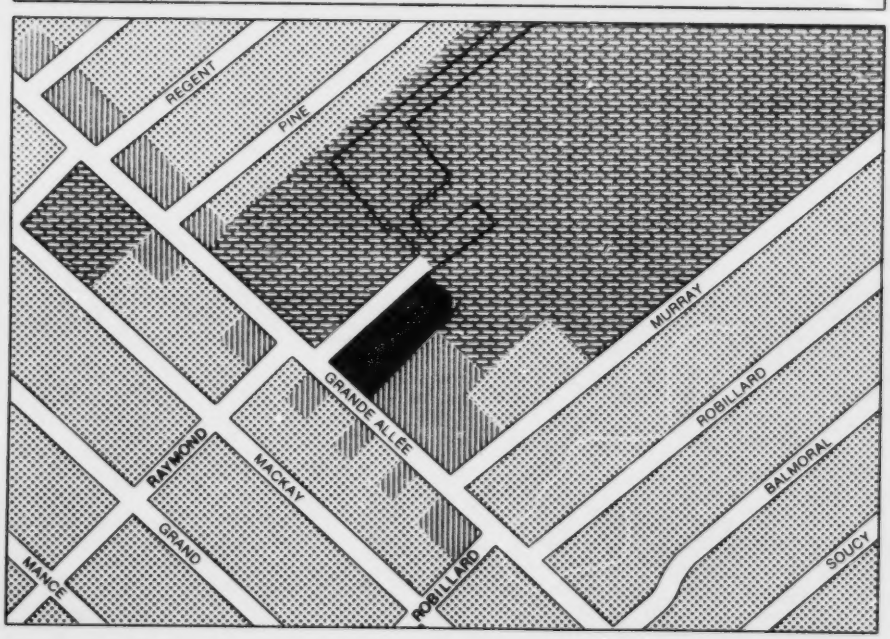
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 6

Bureau de poste
Post Office

3875, rue Grande Allée, Saint-Hubert
3875 Grande Allée St., Saint-Hubert

OWNER/PROPRIÉTAIRE SCP/CPC
CRPI/RIC: 2456400 10 CPO0 06713
STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE 1983



LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1: 5000

0 50
m

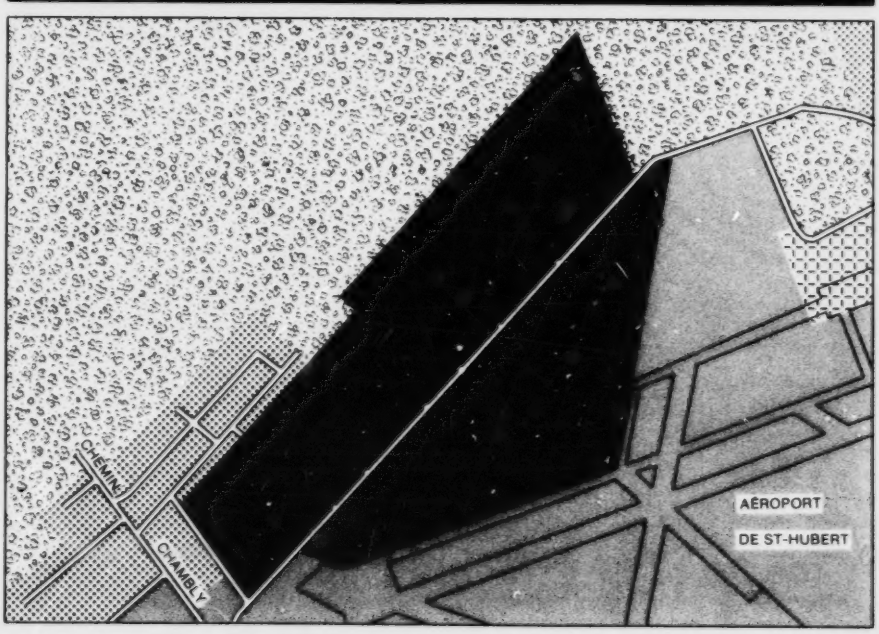
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 7

Base militaire
Military Base

Saint-Hubert

OWNER/PROPRIÉTAIRE MDN/DND
CRPI/RIC: 2456400 10 DND0 06710
STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE 1983



LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:19200

0 200
m

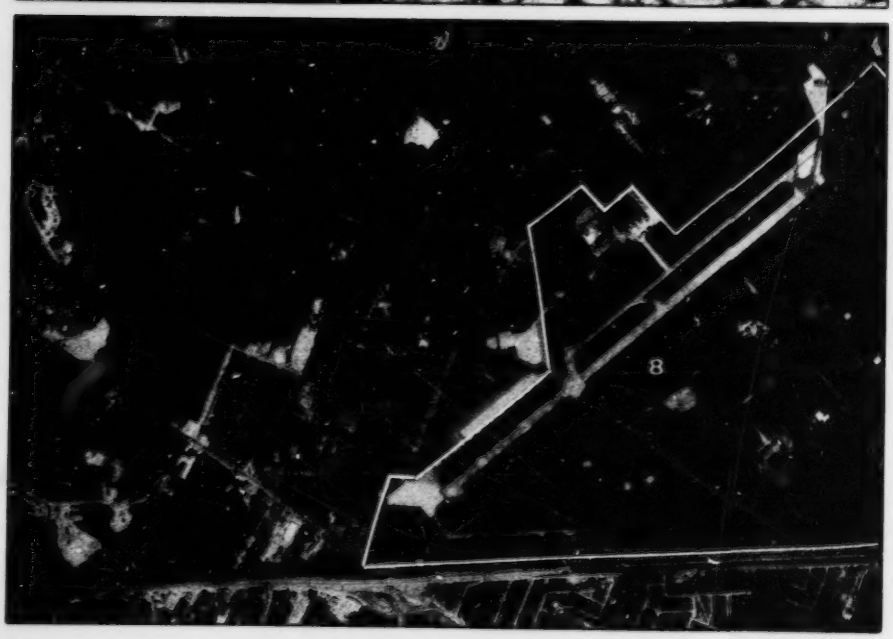
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 8

Aéroport de Saint-Hubert
St. Hubert Airport

570, route de l'aéroport, Saint-Hubert
570 Aeroport Road, Saint-Hubert

OWNER/PROPRIÉTAIRE TC/MOT
CRPI RIC: 2456400 10 MOT0 06715
STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE 1983



PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 9

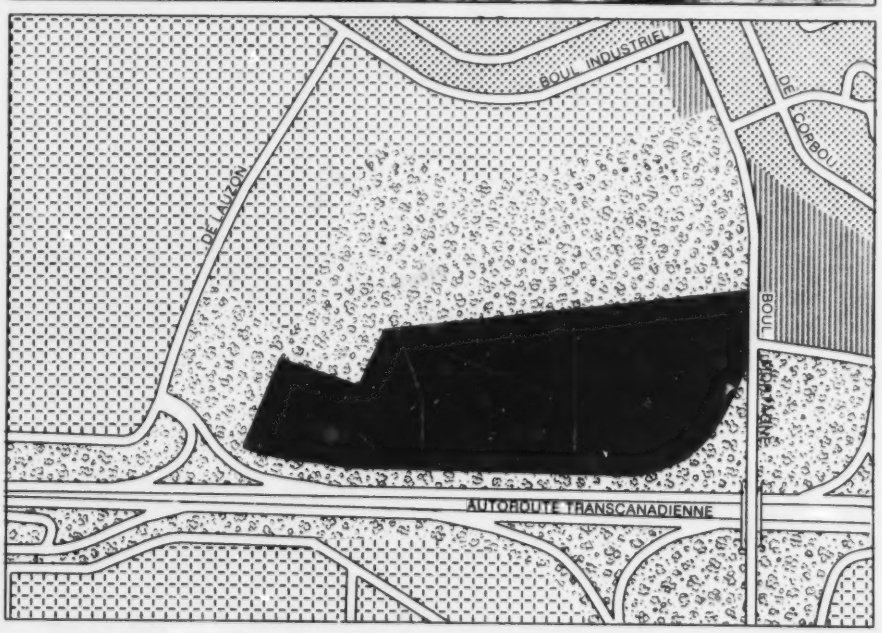
Institut de génie des matériaux
Industrial Material Research Institute

75, boulevard Mortagne, Boucherville
75 Mortagne Blvd. Boucherville

OWNER/PROPRIÉTAIRE
CNR/NRC

CRPI/RIC:
2456750 74 NRC0 02241

STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE
1983



ÉCHELLE/SCALE 1:10000

0 100
m

LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 10

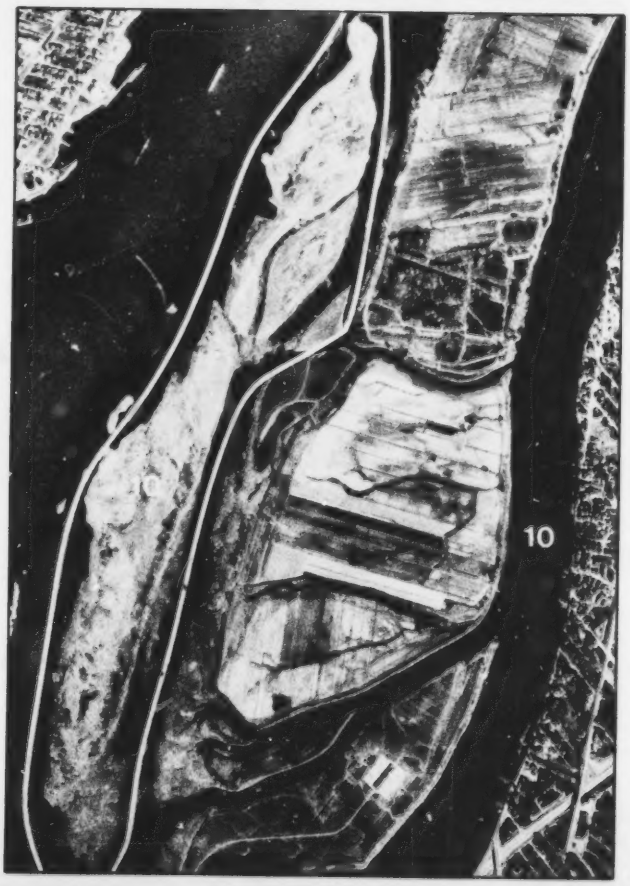
Quai et accès au fleuve Saint-Laurent
Wharf and St Lawrence River Access

Fleuve Saint-Laurent, Boucherville
Saint Lawrence River, Boucherville

OWNER / PROPRIÉTAIRE
PORTS CANADA

CRPI / RIC:
2456750 74 NHB0 06723

STUDY YEAR / ANNÉE D'ÉTUDE
1983



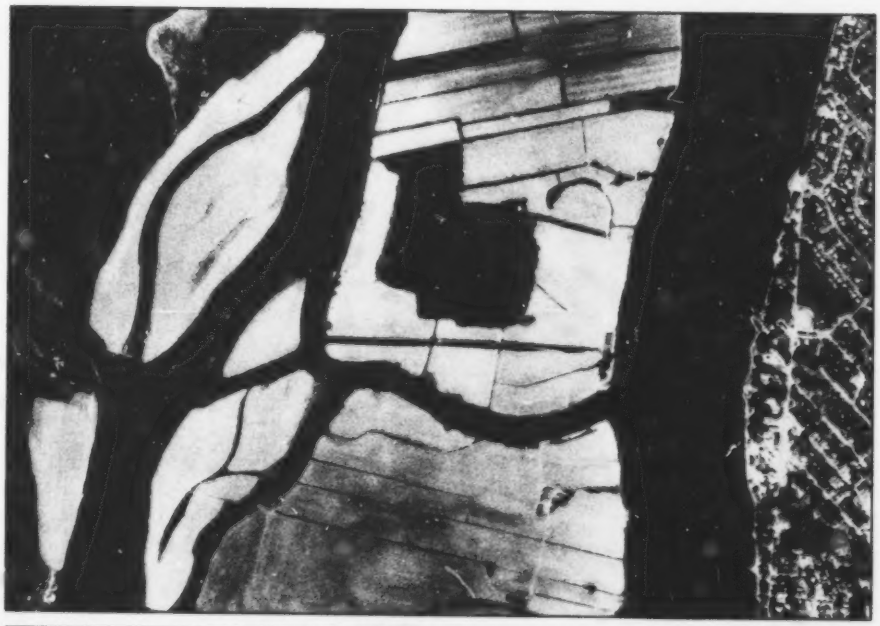
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

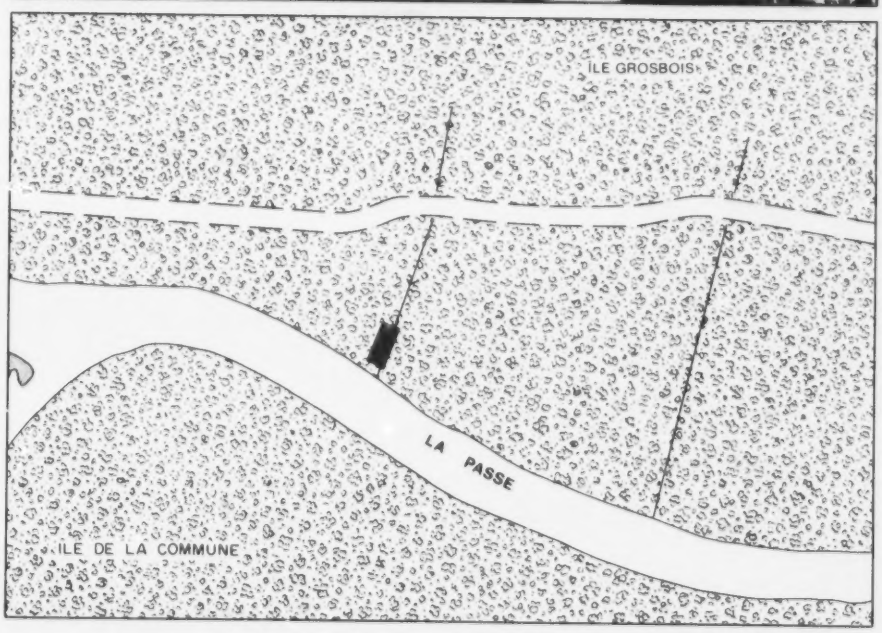
Site 11

Radar DECCA
DECCA Radar

Île Grosbois, Boucherville
Grosbois Island, Boucherville

OWNER PROPRIÉTAIRE TC MOT
CRPI RIC 2456750 74 MOTO 06721
STUDY YEAR ANNÉE D'ÉTUDE 1983





LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:5000

0 50
m

PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 12

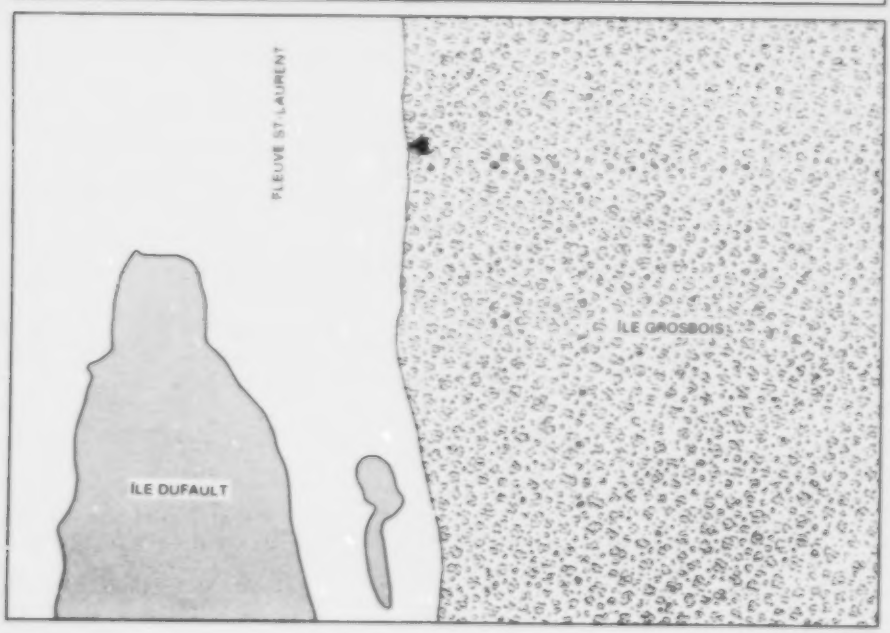
Amer
Sea-mark

Îles de Boucherville, Boucherville
Boucherville Islands, Boucherville

OWNER PROPRIÉTAIRE
TC/MOT

CRPI RIC:
2456750 74 MOT1 06722

STUDY YEAR / ANNÉE D'ÉTUDE
1983



LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:10000

0 100

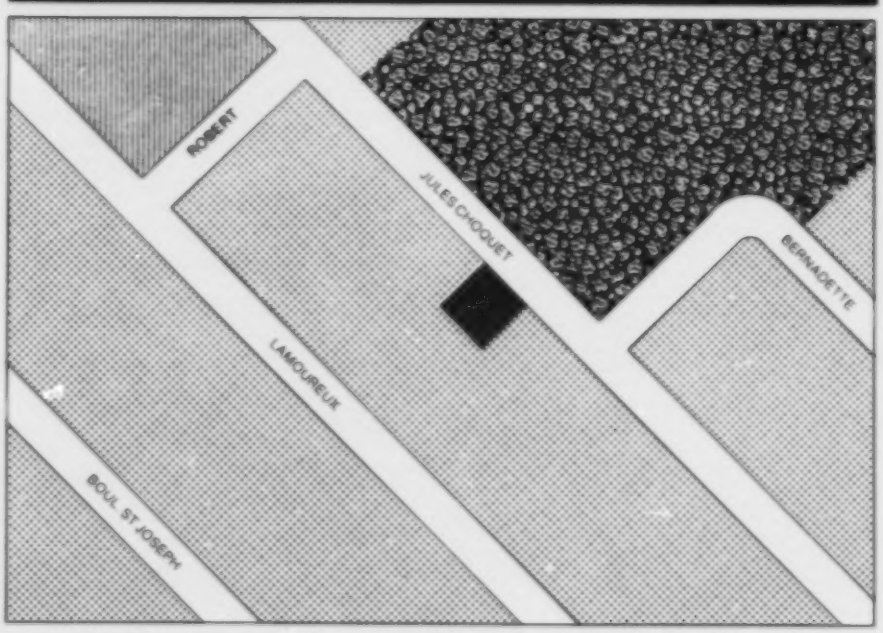
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 13

Ancien bureau de poste
Former Post Office

500, rue Jules Choquet, Sainte-Julie de Verchères
500 Jules Choquet St., Sainte-Julie de Verchères

OWNER PROPRIÉTAIRE TPC / PWC
CRPI RIC 2457280 74 DPW0 06749
STUDY YEAR / ANNÉE D'ÉTUDE 1983



LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:2500

0 25

PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 14

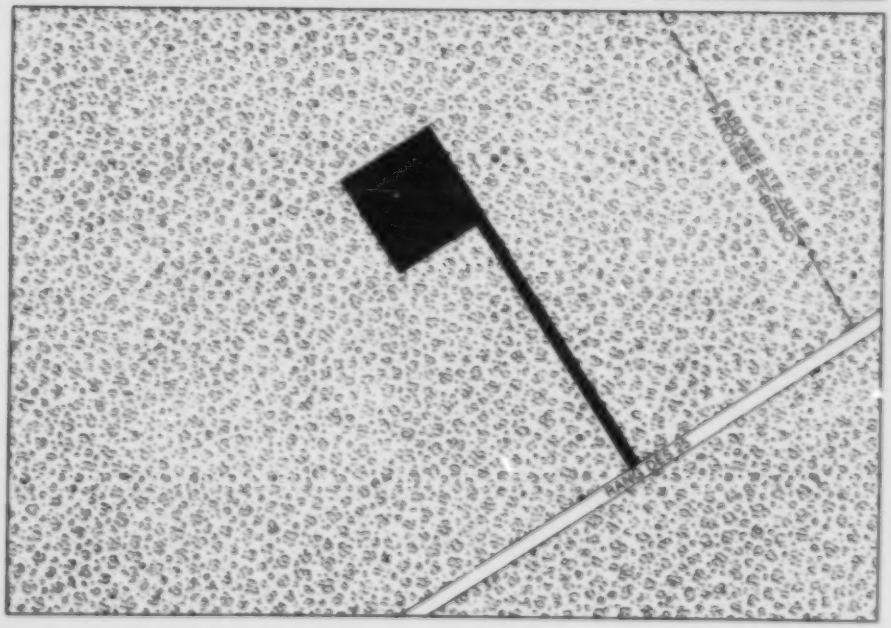
Radiophare omnidirectionnel
Visual Omnidirectional Range

439, rang des 25, Saint-Bruno de Montarville

OWNER PROPRIÉTAIRE
TC MOT

CRPI RIC
2456400 10 MOT0 06716

STUDY YEAR / ANNÉE D'ÉTUDE
1983



LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:9600

0 100

PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 15

Champ de tir
Rifle Range

Saint-Bruno de Montarville Sainte-Julie de Verchères Saint-Basile-le-Grand

OWNER/ PROPRIÉTAIRE MDN/ DND
CRPI/ RIC 2493440/30/DND0/07903
STUDY YEAR/ ANNÉE D'ÉTUDE 1983

LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

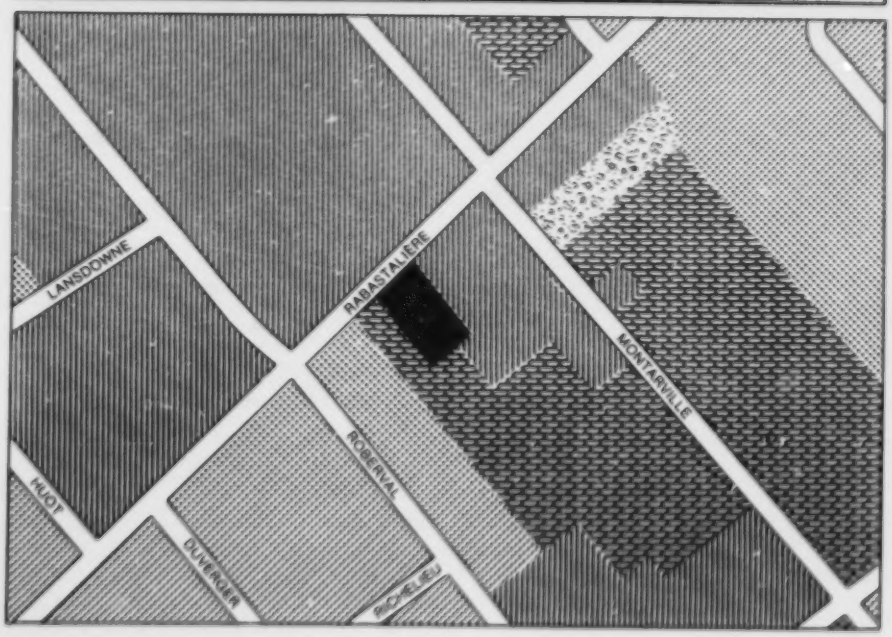
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 96

Bureau de poste
Post Office

50, rue de la Rabastalière, Saint-Bruno
50 de la Rabastalière St., Saint-Bruno

OWNER/PROPRIÉTAIRE: SCP/CPC
CRPI RIC: 2456310 10 CPO0 06709
STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE: 1983



LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:5000

0 50
m

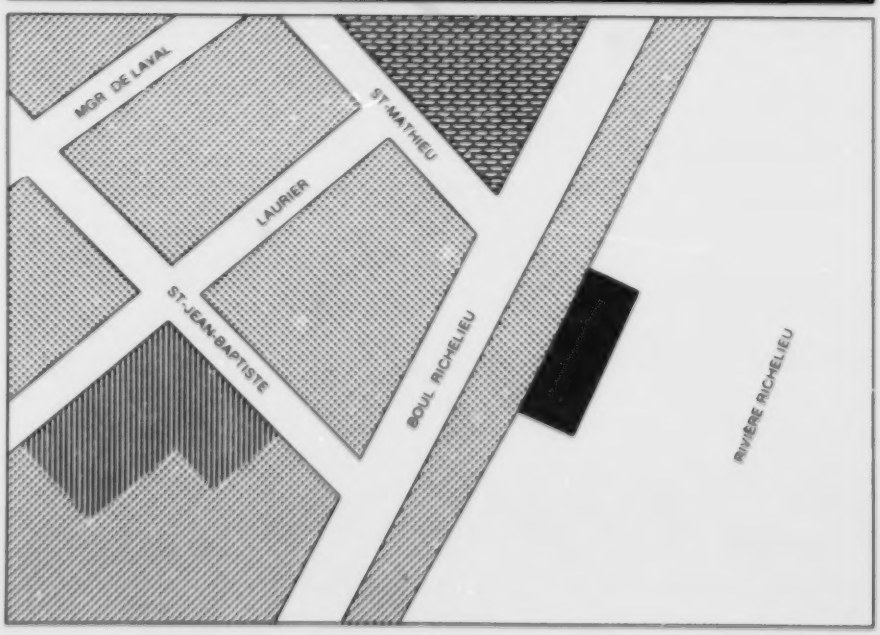
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 17

Quai et voie d'accès
Wharf and Access Road

Côté sud-est, rivière Richelieu, boul. Richelieu, Beloeil
South-East Side, Richelieu River, Richelieu Blvd., Beloeil

OWNER/PROPRIÉTAIRE TPC/PWC
CRPI/RIC: 2457150 74 DPW0 06745
STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE 1983



LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:2500

0 25
m

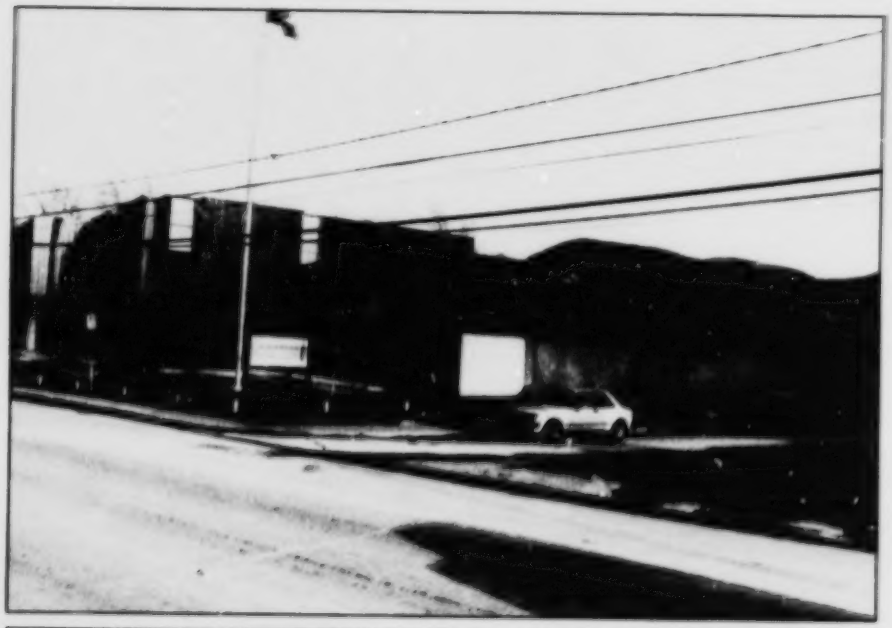
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

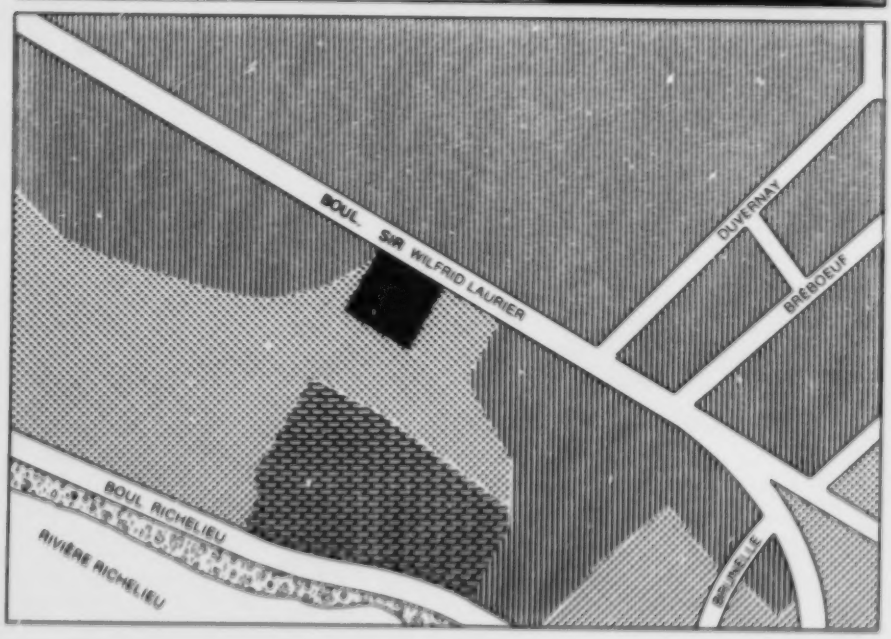
Site 18

Immeuble de la Société canadienne des postes
Canada Post Corporation Building

597, boul. Sir Wilfrid Laurier, Beloeil
597 Sir Wilfrid Laurier Blvd., Beloeil

OWNER/PROPRIÉTAIRE: SCP/CPC
CRPI/RIC: 2457150 74 CPO0 06746
STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE: 1983





LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:5000

0 50 m

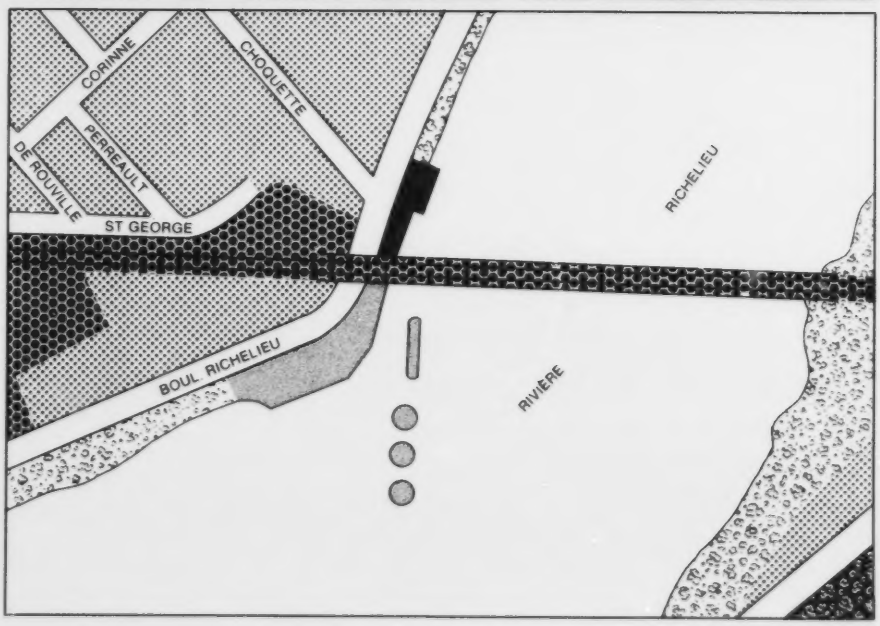
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 19

Emplacement de quai et voie d'accès
Wharf Site and Access Road

Pties lots 30 et 566, Beloeil
Pt. Lots 30 & 566, Beloeil

OWNER PROPRIÉTAIRE TPC/PWC
CRPI RIC: 2457200 74 DPW0 06747
STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE 1983



LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:5000

0 50
m

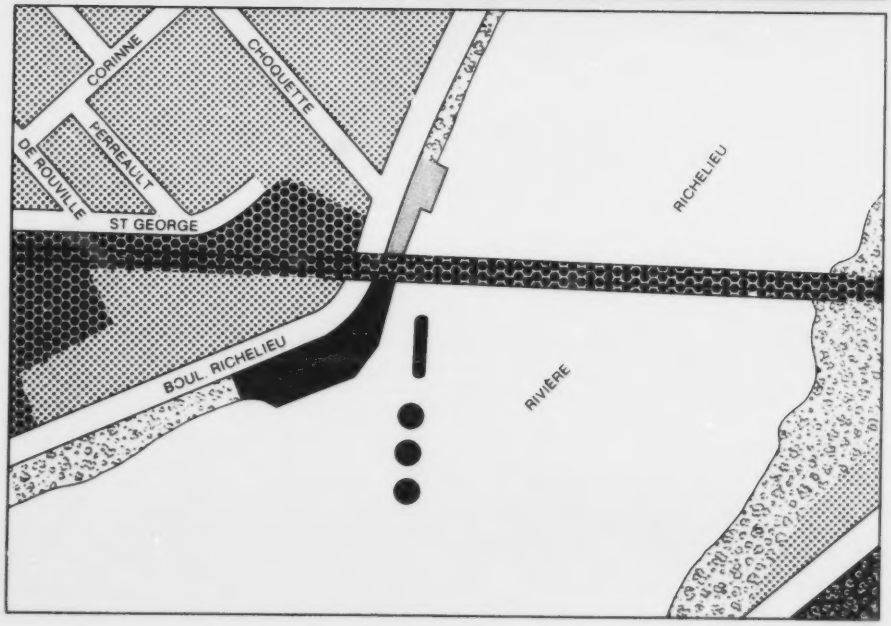
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 20

Brise-lames
Breakwater

Rivière Richelieu, Lot P-28, Beloeil
Richelieu River, Lot P-28, Beloeil

OWNER / PROPRIÉTAIRE
TPC / PWC
CRPI / RIC:
2457200 74 DPW0 06748
STUDY YEAR / ANNÉE D'ÉTUDE
1983



LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:5000

0 50
m

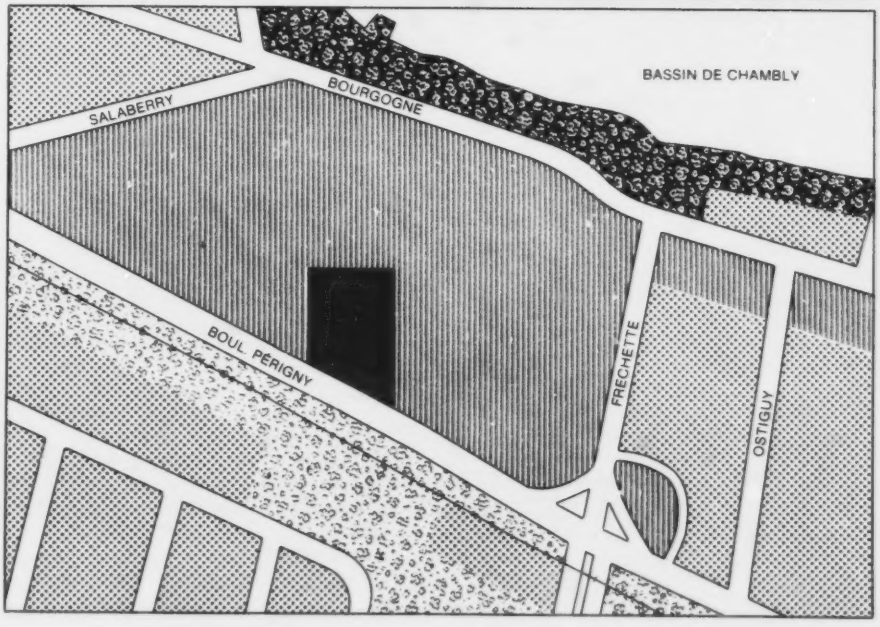
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 21

Bureau de poste
Post Office

1223, boul. Périgny, Chambly
1223 Périgny Blvd., Chambly

OWNER/PROPRIÉTAIRE SCP/CPC
CRPI/RIC 2456005 10 CPO0 06699
STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE 1983



LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:5000

0 50
m

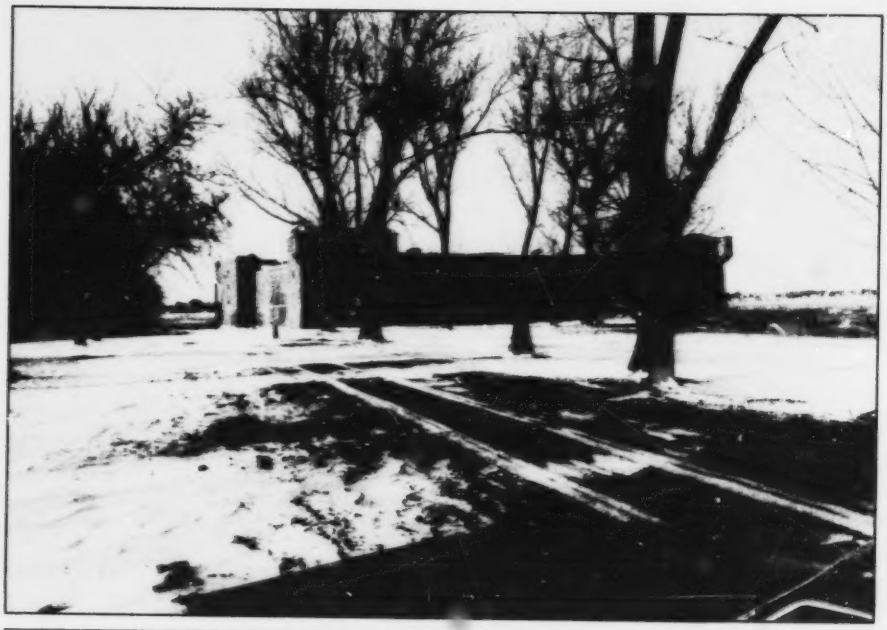
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

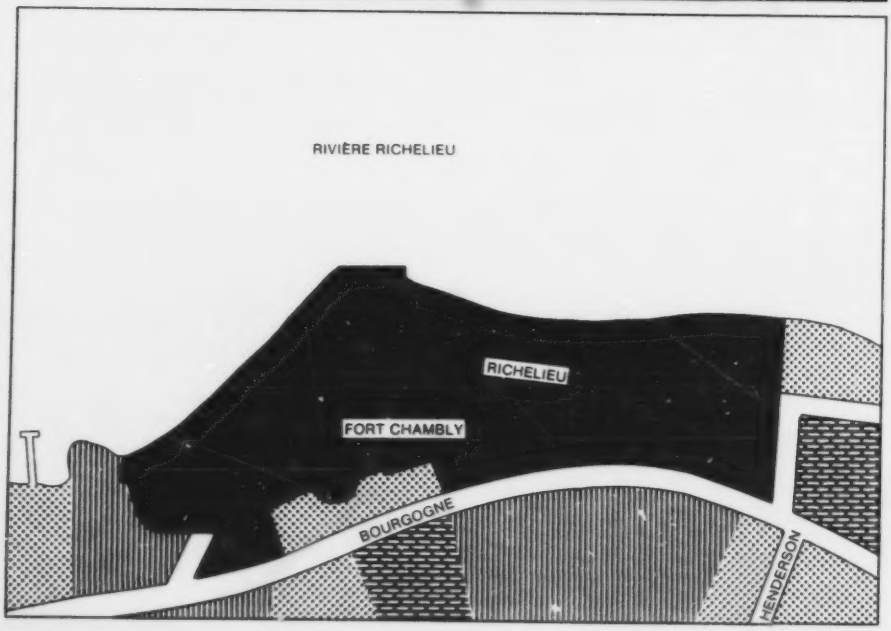
Site 22

Parc national historique du Fort Chambly
Fort Chambly National Historic Park

Rue Bourgogne, Chambly
Bourgogne St., Chambly

OWNER/PROPRIÉTAIRE
EC (PC)/DOE (PC)
CRPI/RIC:
2456120 10 DOE2 06704 à/to DOE 2 06707
STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE
1983





LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:5000

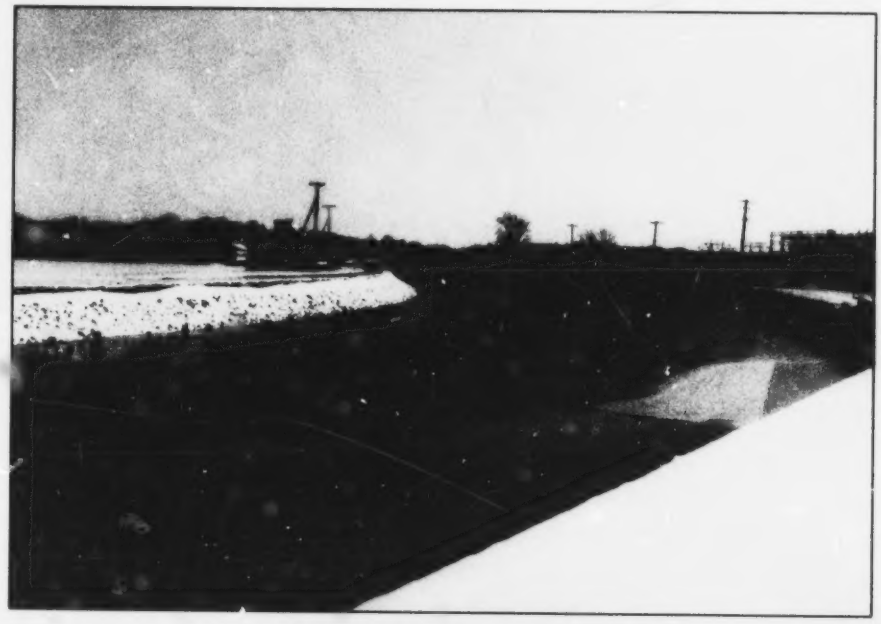
0 50
m

PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 23

Canal Chambly
Chambly Canal

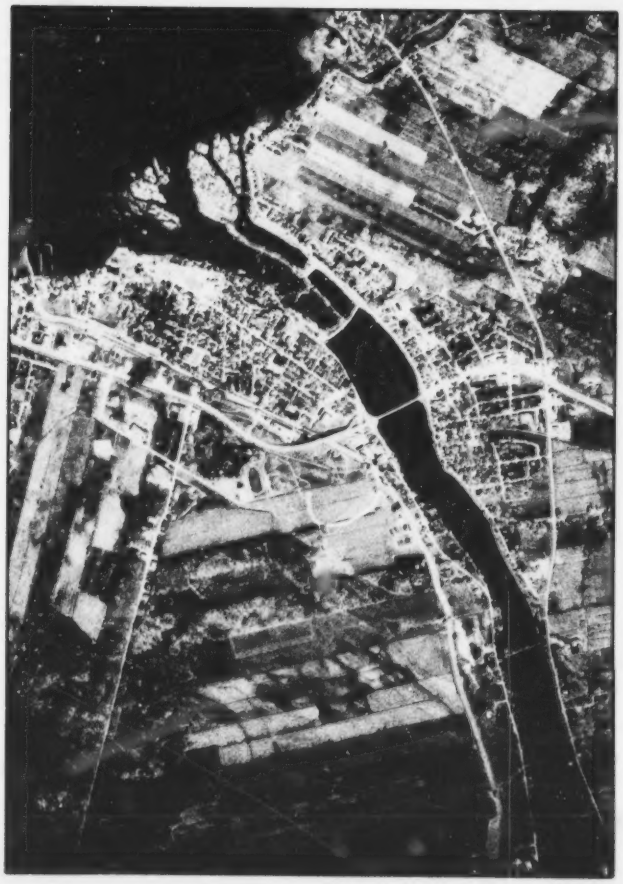
1840, rue Bourgogne, Chambly
1840 Bourgogne St., Chambly



OWNER / PROPRIÉTAIRE
EC (PC) / DOE (PC)

CRPI / RIC:
pas dans le RIC / not in the CRPI

STUDY YEAR / ANNÉE D'ÉTUDE
1983



APPENDIX A

GLOSSARY OF TERMS

ECONOMIC LIFE

The estimated period over which it is anticipated that a property may profitably be utilized. The period over which a property will yield a return on the investment, over and above the economic rent due to land. This period can never exceed, and generally is shorter than, the physical life of the improvements.

EXCESS

No longer required for operational purposes by a particular department. See "Surplus Property Procedures".

FLM

Federal Land Management - FLM policy requires that departments plan their acquisition, use and disposal of lands in a manner consistent with the principle that federal lands should be managed so as to combine the efficient provision of government services with the achievement of wider social, economic and environmental objectives.

GROSS AREA - (Outside Gross)

That area measured from the outside surface of the outer building wall to the outside surface of the opposite building wall, for the area of each floor, without any deductions for openings which occur within the floor area. Where balconies and mezzanine floors occur within the exterior walls of the building, the actual area of these is measured and included.

HERITAGE DESIGNATION

Federal Heritage Building Review Office (FHBRO) - An interdepartmental advisory body responsible for identifying and evaluating heritage buildings (40 years old and older) owned by the federal government and for monitoring the conservation and continued use of these buildings. The two categories are:

> **Classified building** - A federal heritage building that has been identified by the Government of Canada as having the highest heritage significance.
>
> **Recognized building** - A federal heritage building that has been identified by the Government of Canada as having the second highest heritage significance.

PWC Heritage Policy* - Applies to all PWC owned structures constructed prior to 1945. Each structure is assessed according to the policy, and when heritage value is present, it is designated as follows:

> **"Important"** - deserve the most careful attention. These properties require immediate attention. Their exteriors must be returned to or kept at a certain standard and they may contain interior spaces which must be preserved or even reconstructed. They may not be added to in most cases.
>
> **"Preserve"** - will serve well if rehabilitated. Exteriors are to be maintained or restored and most often, interior modification may proceed unhindered. They may be added to with sensitivity.
>
> **"Maintain"** - require no special consideration beyond normal maintenance. This is holding category for buildings which may find a clearer value in their communities as time goes by.
>
> **"Insignificant"** - no appreciable heritage or social value.

MONITOR

A recommendation that a property be monitored means that it is to be observed to determine if the problem identified has been solved by the expected action.

NON-HABITABLE VACANT SPACE

Space which, by reason of design and/or condition, cannot be used to satisfy client requirements.

PROPERTY

Generally refers to an area of land plus any structures that may be located thereon.

RENTABLE FLOOR AREA

That area within the outside walls computed by measuring from the inside surface of the outer building wall to the inside surface of the opposite outer building wall, except where the outer building wall consists of 50% or more glass. In the latter case, the area is computed by measuring the innermost inside surface of such glass to the inside surface of the opposite outer building wall or glass, whichever is applicable. The area includes columns and projections necessary to the building structure but excludes Building Services Areas (i.e., furnace rooms, public stairs, etc.).

* This policy has been superseded by DOE-PC Heritage Policy (see FHBRO).

REVIEW

A recommendation that a property be reviewed means that it is to be re-evaluated at a specific time.

SURPLUS PROPERTY PROCEDURES

When a federal department or agency no longer has any use for a property (improved or unimproved land, including waterlots), it completes a "Notice of Excess Crown Property" form, which PWC circulates to other departments. If another department has expressed an interest in acquiring the property, this fact is taken into consideration by PWC which makes a recommendation to TBAC/FLM on the federal departmental or agency transfer of the property. When there is no federal interest, the property may be declared surplus for disposal under the Surplus Crown Assets Act. If a property is determined surplus to federal requirements, Real Estate Services Disposal Guidelines regulate the priority of disposal action and terms of sale (i.e., provincial, municipal, public tender, etc.) or lease. Structures (without land) surplus to departmental requirements are simply reported surplus under the Surplus Crown Assets Act and do not require TBAC/FLM review.

USABLE FLOOR AREA

The area within the outside walls measured and computed in the same manner as "Rentable Area" but excluding common use areas which serve the entire floor or building, known as Accessory Areas (e.g., washrooms, cafeterias).

APPENDIX B

ABBREVIATIONS

Department and Agency Abbreviations

CBC	Canadian Broadcasting Corporation
CMHC	Canada Mortgage and Housing Corporation
CPC	Canada Post Corporation
DOE	Environment Canada
DOE-PC	Parks Canada
DFO	Department of Fisheries and Oceans
DND	National Defence
DREE	Regional Economic Expansion
PC	Ports Canada
PWC	Public Works Canada
RC-C&E	Revenue Canada, Customs and Excise
RCMP	Royal Canadian Mounted Police
SLSA	Saint Lawrence Seaway Authority
Stats	Statistics Canada
TC	Transport Canada

General Abbreviations

CBD	Central Business District
CRPI	Central Real Property Inventory, PWC
FHBRO	Federal Heritage Building Review Office
TBAC/FLM	Treasury Board Advisory Committee on Federal Land Management, chaired by a representative of the Treasury Board Secretariat and the permanent members are representatives of PWC, DOE and CMHC.

Other Abbreviations

CMA	Census Metropolitan Area
CN	Canadian National
CTRSM	Commission de transport de la Rive Sud de Montréal
COTREM	Conseil des Transports de la Région de Montréal
LAU	Loi sur L'aménagement et L'urbanisme
MAM	Ministère des Affaires municipales
MICT	Ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme
MLCP	Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche
MUC	Montreal Urban Community
OPDQ	Office de Planification et de Développement du Québec
PME	Petites et Moyennes Entreprises
RCM	Regional County Municipality
SDI	Société de Développement Industriel

APPENDIX C

ASC PUBLISHED REPORTS

Newfoundland

St. John's

Nova Scotia

Halifax-Dartmouth
Sydney

New Brunswick

Saint John
Fredericton
Moncton

Prince Edward Island

Charlottetown

Quebec

Gaspé and the Magdalen Islands
Granby
Haut-Saguenay
Lac St. Jean
Lower St. Lawrence
Montreal Island/Laval/Longueuil
Quebec Urban Community
Sherbrooke Region
Sorel
St. Hyacinthe
Trois Rivieres Region
Valleyfield

National Capital Region

National Capital Region

Northwest Territories

Yellowknife

Ontario

Cornwall
Guelph
Hamilton
Kingston
Kitchener-Waterloo
London
Mid Seaway Corridor
Metropolitan Toronto
Mississauga
Niagara Region
North Bay
Oakville
Peterborough
Regional Municipality of Waterloo
Regional Municipality of Peel
Sault Ste. Marie
Sudbury
Thunder Bay
Timmins
Windsor

Manitoba

Winnipeg

Saskatchewan

Prince Albert
Regina
Saskatoon

Alberta

Calgary
Edmonton

British Columbia

Fraser Valley
The Kootenays
Okanagan Region
Vancouver (Map Only)
Vancouver Island
Victoria

Yukon

Whitehorse

BIBLIOGRAPHY

1. Government of Québec, OPDQ, Les flux de travail, coll. Dossiers techniques de la région de Montréal, 1977, 122 pages.

2. Government of Québec, OPDQ, Le secteur manufacturier, les investissements et la conjoncture, coll. Dossiers techniques de la région de Montréal, 1979, 75 pages.

3. Government of Québec, OPDQ, Le réseau hospitalier, coll. Dossiers techniques de la région de Montréal, 1979, 116 pages.

4. Government of Québec, OPDQ, La mobilité résidentielle, coll. Dossiers techniques de la région de Montréal, 1980, 95 pages.

5. Government of Québec, OPDQ, Les équipements publics, coll. Dossiers techniques de la région de Montréal, 1979, 82 pages.

6. Government of Québec, OPDQ, L'espace montréalais: éléments d'urbanisation, coll. Dossiers techniques de la région de Montréal, 1979, 114 pages.

7. Government of Québec, OPDQ, Les migrations alternantes et l'activité économique, coll. Dossiers techniques de la région de Montréal, 1979, 111 pages.

8. Government of Quebec, OPDQ, Problématique et synthèse de l'économie régionale, coll. Dossiers techniques de la région de Montréal, 1977, 81 pages.

9. Government of Québec, OPDQ, Le système urbain, coll. Dossiers techniques de la région de Montréal, 1977, 50 pages.

10. Government of Québec, OPDQ, La Croissance démographique dans les zones urbaines: tendances passées et perspectives, coll. Dossiers techniques de la région de Montréal, 1978, 257 pages.

11. Government of Québec, OPDQ, Urbanisation et Agriculture, coll. Dossiers techniques de la région de Montréal, 1979, 204 pages.

12. Government of Québec, OPDQ, Evolution et orienttion du développement de l'aménagement, coll. Les schémas régionaux, esquisse de la région de Montréal, 1978, 132 pages.

13. Government of Québec, OPDQ, Les orientations du développement régional de Montréal, 1979, 268 pages.

14. Government of Québec, Le Virage technologique, Bâtir le Québec - Phase 2, Programme d'action économique 1982-1986, 248 pages.

15. Conseil des transports de la région de Montréal, L'état de la situation des transports dur la rive-sud de Montréal: inventaire, problèmes et potentiels, 1980, 139 pages.

16. Government of Canada, Canada Mortgage and Housing Corporation (CMHC), CMHC Index, quarterly housing market analysis report, Metropolitan Montreal edition, fourth quarter 1982, 1982, 30 pages.

17. Government of Canada, Statistics Canada, Catalogues 95-904, 93-905, 92-702, 95-734, 64-001 and 64-203.

18. Bureau de la Statistique de Québec, Fichier Safari, Version 1980, VF 60C-001, December 1982.

19. Government of Québec, MICT, Inventaire industriel, des villes de boucherville (1982), Chambly (1981), brossard (1981), Beloeil (1980), Saint-Hubert (1980) et Saint-Bruno (1981).

20. Municipality of Brossard, Liste des entreprises, 1982.

21. Municipality of Boucherville, Rôle des valeurs locatives au 3 mars 1983, 80 pages.

22. Municipality of Brossard, Dossier municipal relatif à l'élaboration d'une zone agricole permanente, September 1979.

23. Municipality of Chambly, Liste des places d'affaires, October 1982.

24. Municipality of Sainte-Julie, Réglement d'urbanisme no 444.

25. Municipality of Saint-Hubert, Liste des industries.

26. Municipality of Saint-Hubert, Extrait du rôle d'évaluation, 9 December 1982.

27. Municipality of Saint-Lambert, Rôle et taxe d'affaires, 15 pages.

28 Municipality of Boucherville, Rôle des valeurs locatives au 3 mars 1983, 80 pages.

PROGRAMME DOSSIERS URBAINS CANADA

PROFILS DES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES

RIVE SUD DE MONTRÉAL

QUÉBEC

PRÉPARÉ PAR TRAVAUX PUBLICS CANADA
DIRECTION DES SERVICES DE L'IMMOBILIER

● Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1984
No. de cat.: W67-1/58-1984F
ISBN 0-662-92824-5

OTTAWA 1984

AVANT-PROPOS

Au nom du Comité consultatif du Conseil du Trésor sur la Gestion foncière fédérale (CCCT/GFF), la Direction des Services de l'immobilier de Travaux publics Canada entreprend le programme Dossiers urbains Canada afin d'aider à la mise en oeuvre de la politique relative à la gestion foncière fédérale, approuvée par le Cabinet en 1973. Le principe fondamental de cette politique est de gérer la propriété foncière fédérale de façon à allier la prestation efficace des services gouvernementaux à la réalisation d'objectifs sociaux, économiques et d'environnement de nature plus générale.

Afin de faciliter l'application de cette politique, le programme Dossiers urbains Canada (DUC) analyse de façon systématique les propriétés de l'Administration fédérale dans certaines régions du Canada. En plus de dresser l'inventaire et la cartographie des propriétés fédérales dans chacune des régions à l'étude, chaque dossier comprend une section traitant du profil urbain où sont réunis et analysés certains indicateurs et renseignements touchant le milieu social, l'économie et l'environnement, ainsi que les tendances pouvant avoir des répercussions sur la gestion foncière fédérale. Une énumération des objectifs de planification foncière des divers paliers gouvernementaux complète le profil urbain. Après une description générale des caractéristiques globales de la présence fédérale, chaque propriété fait l'objet d'un examen dans son contexte particulier.

Une version restreinte des dossiers urbains est distribué aux ministères fédéraux. Cette version comprend une description et évaluation de chaque propriété fédérale dans la zone d'étude. Une version non restreinte qui inclut un inventaire des propriétés fédérales est disponible pour l'extérieur du gouvernement.

Suite à ce rapport, les propriétés ayant une possibilité d'amélioration seront réexaminées à chaque année ou au besoin.

Travaux publics Canada tient à remercier les membres du Comité consultatif et les autres ministères qui ont participé activement au programme "Dossiers urbains Canada", et tout spécialement le ministère de l'Environnement qui fournit l'expertise en matière d'environnement. Un merci tout spécial est offert aux ministères fédéraux et provinciaux et aux organismes municipaux qui ont fourni les renseignements et les données indispensables à la rédaction de chacun des rapports. Nous remercions également Archives publiques Canada pour l'illustration apparaissant sur la couverture et provenant d'une exposition de cartes panoramiques, "Vues à vol d'oiseau des villes canadiennes" (Sherbrooke).

Tous les renseignements reliés aux propriétés fédérales contenus dans ce dossier sont basés sur des données fournies par les divers ministères et agences fédérales et sont les plus récents disponibles au moment de la recherche. Les données de ce rapport ont été compilées de février 1983 à juin 1983.

TABLES DES MATIERES

	PAGE
AVANT-PROPOS	i
TABLE DES MATIERES	ii
LISTE DES ILLUSTRATIONS ET TABLEAUX	vi
SOMMAIRE	vii
1.0 INTRODUCTION	2
2.0 PROFIL REGIONAL	4
2.1 POPULATION	4
2.1.1 Prévisions démographiques	5
2.1.2 Le Revenu	6
2.2 CONTEXTE ECONOMIQUE	7
2.3 STRUCTURE METROPOLITAINE	8
2.3.1 Structure générale	8
2.3.2 Réseaux de transport	9
2.3.3 Secteur commercial	10
2.3.4 Secteur industriel	11
3.0 PROFILS URBAINS DE CERTAINES MUNICIPALITES	12
3.1 PROFIL URBAIN - VILLE DE SAINT-HUBERT	12
3.1.1 INTRODUCTION	12
3.1.2 POPULATION	12
3.1.3 CONTEXTE ECONOMIQUE	12
3.1.4 STRUCTURE URBAINE	13
3.1.4.1 Structure générale	13
3.1.4.2 Réseaux de transport	13
3.1.4.3 Secteur commercial	14
3.1.4.4 Secteur industriel	14
3.1.4.5 Secteur résidentiel	14
3.1.4.6 Secteur institutionnel	14
3.2 PROFIL URBAIN - VILLE DE BROSSARD	15
3.2.1 INTRODUCTION	15
3.2.2 POPULATION	15
3.2.3 CONTEXTE ECONOMIQUE	15
3.2.4 STRUCTURE URBAINE	16
3.2.4.1 Structure générale	16
3.2.4.2 Réseaux de transport	17
3.2.4.3 Secteur commercial	17
3.2.4.4 Secteur industriel	17
3.2.4.5 Secteur résidentiel	17

		PAGE
3.3	PROFIL URBAIN - VILLE DE BOUCHERVILLE	18
3.3.1	INTRODUCTION	18
3.3.2	POPULATION	18
3.3.3	CONTEXTE ECONOMIQUE	18
3.3.4	STRUCTURE URBAINE	19
3.3.4.1	Structure générale	19
3.3.4.2	Réseaux de transport	19
3.3.4.3	Secteur commercial	20
3.3.4.4	Secteur industriel	20
3.3.4.5	Secteur résidentiel	20
3.3.4.6	Récréation et espaces verts	20
3.4	PROFIL URBAIN - VILLE DE SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE	21
3.4.1	INTRODUCTION	21
3.4.2	POPULATION	21
3.4.3	CONTEXTE ECONOMIQUE	21
3.4.4	STRUCTURE URBAINE	21
3.4.4.1	Structure générale	21
3.4.4.2	Réseaux de transport	22
3.4.4.3	Secteur commercial	23
3.4.4.4	Secteur industriel	23
3.4.4.5	Secteur résidentiel	23
3.4.4.6	Récréation et espaces verts	23
4.0	OBJECTIFS DES DIVERSES ADMINISTRATIONS CONCERNANT L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET QUESTIONS D'INTERET LOCAL	24
4.1	OBJECTIFS MUNICIPAUX	24
4.1.1	Ville de Beloeil	24
4.1.2	Ville de Boucherville	24
4.1.3	Ville de Brossard	25
4.1.4	Ville de Chambly	25
4.1.5	Ville de Saint-Bruno-de-Montarville	26
4.1.6	Ville de Saint-Hubert	26
4.1.7	Ville de Sainte-Julie-de-Verchères	27
4.1.8	Ville de Saint-Lambert	27
4.2	OBJECTIFS REGIONAUX	28
4.3	OBJECTIFS PROVINCIAUX	28
4.4	OBJECTIFS FEDERAUX	29
4.5	QUESTIONS D'INTERET LOCAL	31

PAGE

5.0 PROPRIETES FEDERALES

5.1 CARACTERISTIQUES DES PROPRIETES FEDERALES 32
5.2 DESCRIPTION DES PROPRIETES

VILLE DE BROSSARD

Site 1 RC - Émetteur CBF et CBM
Site 2 AVMS - Canal Rive-Sud, section 7
Site 3 AVMS - Pont Champlain, approches S.E. et partie de la structure du pont

VILLE DE SAINT-LAMBERT

Site 4 AVMS - Canal Rive-Sud, section 5
Site 5 SCP - Bureau de poste

VILLE DE SAINT-HUBERT

Site 6 SCP - Bureau de poste
Site 7 MDN - Base militaire
Site 8 TC - Aéroport de Saint-Hubert

VILLE DE BOUCHERVILLE

Site 9 CNR - Institut de Génie des Matériaux
Site 10 CPC - Quai et accès au Fleuve Saint-Laurent
Site 11 TC - Radar "Decca"
Site 12 TC - Amer

VILLE DE SAINTE-JULIE-DE-VERCHERES

Site 13 TPC - Ancien bureau de poste

VILLE DE SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE

Site 14 TC - Radiophare omnidirectionnel
Site 15 MDN - Champ de tir
Site 16 SCP - Bureau de poste

VILLE DE BELOEIL

Site 17 TPC - Quai et voie d'accès
Site 18 SCP - Immeuble de la SCP
Site 19 TPC - Emplacement de quai et voie d'accès
Site 20 TPC - Brise-lames

		PAGE
	VILLE DE CHAMBLY	
Site 21	SCP - Bureau de poste	
Site 22	EC-PC - Parc historique national Fort Chambly	
Site 23	EC-PC - Canal Chambly	
ANNEXES		34
Annexe "A":	Glossaire des termes	34
Annexe "B":	Liste des abréviations	36
Annexe "C":	Dossiers urbains publiés	37
BIBLIOGRAPHIE		38

LISTE DES TABLEAUX ET ILLUSTRATIONS

PAGE

TABLEAUX

TABLEAU NO 1: Population de la zone d'étude, par ville, 1961-1981 4

TABLEAU NO 2: Variation procentuelle de la population, 1961-1981 4

TABLEAU NO 3: Revenu moyen, par contribuable, avant impôt, 1980 6

TABLEAU NO 4: Structure de l'emploi, en pourcentage, région étudiée, le Québec, 1971 7

TABLEAU NO 5: Pourcentage des territoires urbanisés, par fonction, la région étudiée, le Québec, 1979 8

TABLEAU NO 6: Pourcentage d'utilisation du sol des zones urbanisées, par fonction urbaine, Ville de Saint-Hubert, la région, le Québec, 1979 13

TABLEAU NO 7: Pourcentage d'utilisation du sol des zones urbanisées, par fonction urbaine, Ville de Brossard, la région, le Québec, 1979 16

TABLEAU NO 8: Pourcentage d'utilisation du sol des zones urbanisées, par fonction urbaine, Ville de Boucherville, la région, le Québec, 1979 19

TABLEAU NO 9: Pourcentage d'utilisation du sol des zones urbanisées, par fonction urbaine, Ville de Saint-Bruno-de-Montarville, la région, le Québec, 1979 22

TABLEAU NO 10: Les propriétés fédérales par ministères et villes dans la région d'étude, 1983. 32

TABLEAU NO 11: Organismes fédéraux occupant des espaces, loués par T.P.C. et n'étant pas propriété fédérale. 33

CARTES

Carte de localisation 1
Secteur d'étude 3
Carte des propriétés fin du rapport

SOMMAIRE

Le présent document a pour zone d'étude huit municipalités de la couronne suburbaine de l'agglomération métropolitaine de Montréal. Ces villes sont: Beloeil, Boucherville, Brossard, Chambly, Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Hubert, Sainte-Julie-de-Verchères et Saint-Lambert (voir illustration no 1).

L'objectif de cette étude n'est pas de décrire toute la rive-sud urbanisée adjacente à Montréal, mais bien seulement certaines municipalités-clés étant à la fois urbaines et le site de propriétés fédérales. Le lecteur qui désirera obtenir des renseignements sur la Ville de Longueuil pourra se référer à l'étude DUC, déjà publiée, traitant de l'Île de Montréal/Laval/Longueuil.

Cette étude est composée d'un profil régional couvrant -- selon une approche du même type -- la totalité de la zone étudiée et de quatre profils urbains présentant autant de municipalités, soit les villes de: Saint-Hubert, Brossard, Boucherville et Saint-Bruno-de-Montarville.

La conjugaison des deux paramètres suivants a présidé à cette sélection:

1- l'obligation de couvrir un nombre suffisant de municipalités pour que 50% et plus des propriétés fédérales y soient incluses;

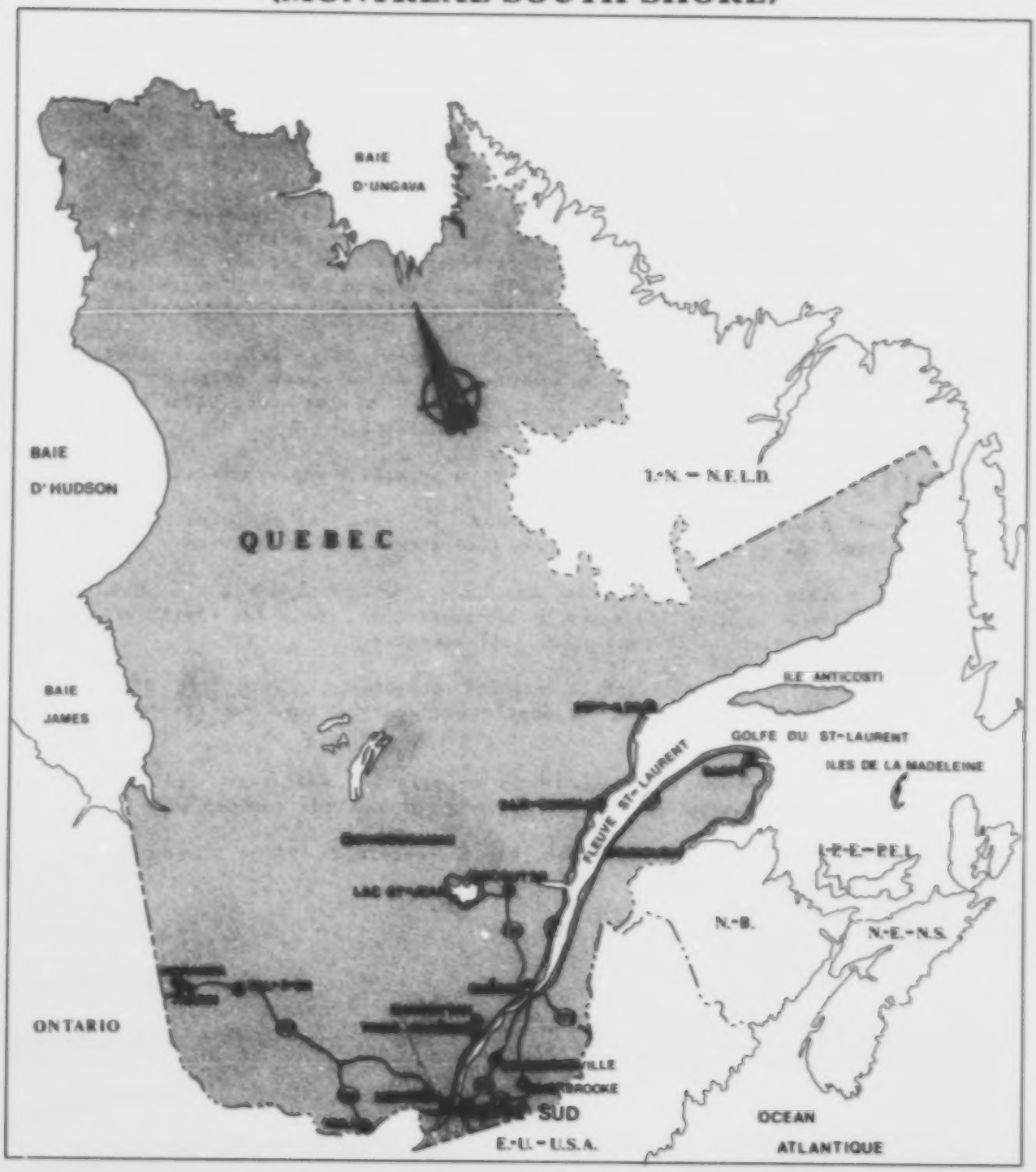
2- choisir les municipalités par ordre décroissant de leur population jusqu'à ce que l'exigence du paramètre no 1 soit satisfaite et que 50% et plus de la population soit couverte.

En effectuant les quatre profils urbains proposés, on couvrira 54% des propriétés fédérales et 72% de la population, ce qui sera représentatif de l'image de la zone étudiée.

Dans la région d'étude on dénombre 23 propriétés fédérales. Elles sont réparties géographiquement de façon presque uniforme (voir tableau 10).

La SCP en possède le plus grand nombre avec 5, suivie de TPC et TC avec chacun 4 et finalement l'AVMS avec 3.

RIVE SUD DE MONTRÉAL
(MONTREAL SOUTH SHORE)



1.0 INTRODUCTION

La couronne suburbaine-sud de l'agglomération métropolitaine de Montréal est le territoire urbanisé s'étendant -- en direction nord-sud -- de Valleyfield à Sorel et du Fleuve Saint-Laurent à Marieville d'est en ouest. Cette conurbation compte une vingtaine de municipalités de tailles moyennes possédant un trait commun qui se résume à la prédominance du secteur résidentiel.

C'est à l'intérieur de cette zone que se situe notre territoire d'étude (carte 1). Huit municipalités dont six sont adjacentes entre elles composent notre référent géographique (voir carte no 2). La zone d'étude couvre 33% du territoire et 43% de la population de la couronne suburbaine-sud.

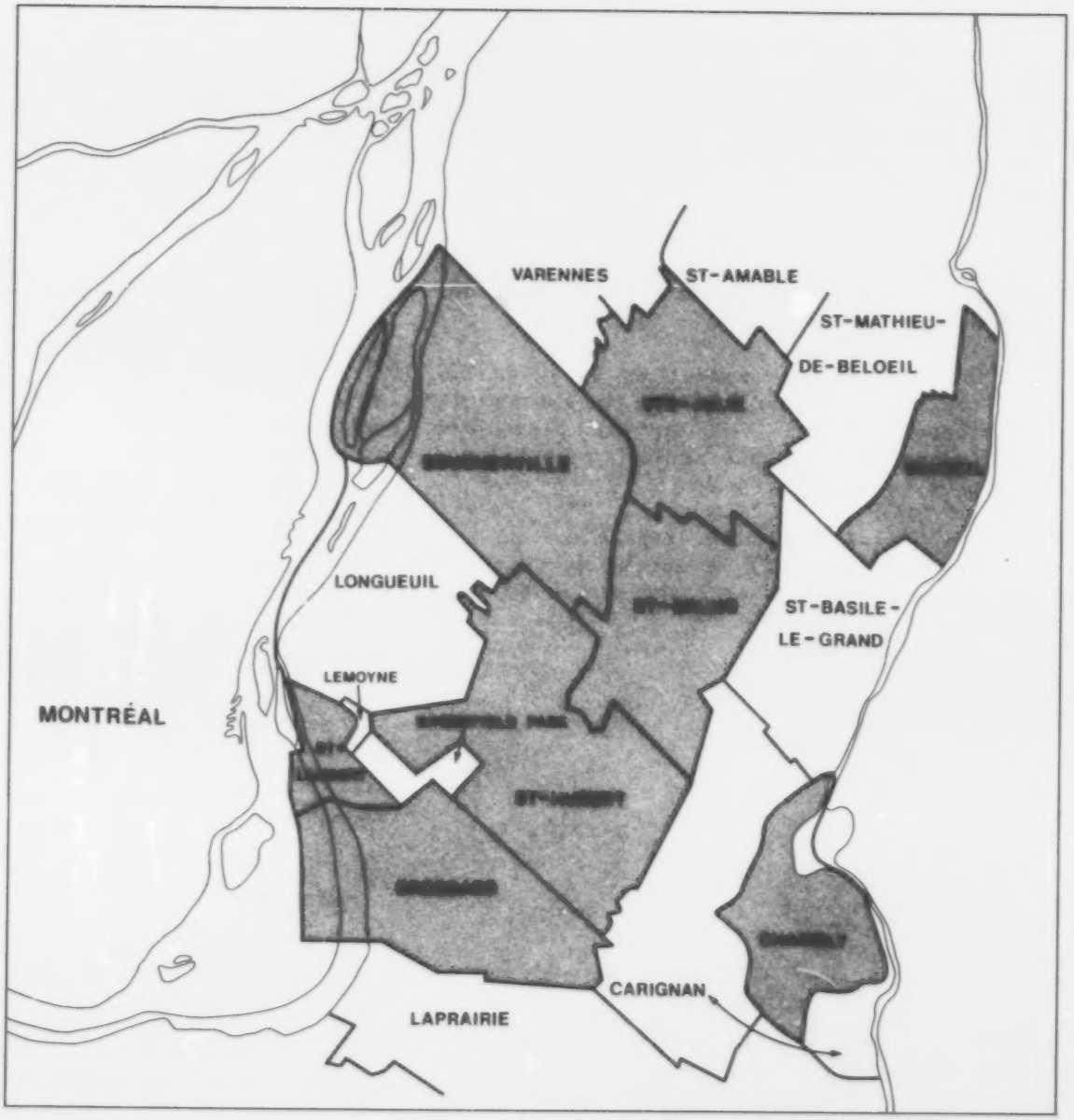
En 1981, on y comptait un total de 229 919[1] habitants répartis sur un territoire de 322,8[2] km^2. Se situant dans la vallée du Saint-Laurent, la topographie de la zone est plane avec quelques buttes rocheuses -- intrusion de roches ignées -- localisée à Saint-Bruno et à Saint-Hilaire près de Beloeil.

L'activité économique repose sur un nombre moyen de petites et moyennes entreprises (PME) et sur le secteur tertiaire de service et spécialisé. La région dépend en large partie de Montréal au niveau de l'emploi.

---

1. Statistique Canada, cat. 95-904

2. Statistique Canada, cat. 93-905



SECTEUR D'ÉTUDE / STUDY AREA

2.0 PROFIL URBAIN

2.1 POPULATION

Comme mentionné auparavant, la région comptait 229 919 individus en 1981 répartis de la façon suivante.

Tableau I

Population de la zone d'étude, par ville 1961-1981

VILLES	ANNEES				
	1961	1966	1971	1976	1981
Beloeil	6 283	10 152	12 274	15 913	17 540
Boucherville	7 403	15 338	19 997	25 530	29 704
Brossard	3 778	11 884	23 452	40 370	52 232
Chambly	3 737	10 798	11 469	11 815	12 190
Saint-Bruno-de-Montarville	6 760	10 712	15 780	21 272	22 880
Saint-Hubert	14 380	17 215	21 741	49 706	60 573
Sainte-Julie-de-Verchères	1 300	1 427	2 559	8 666	14 243
Saint-Lambert	14 531	16 003	18 616	20 318	20 557
TOTAL	58 172	93 529	125 888	193 590	229 919

Source: Statistique Canada, Cat. 92-702 et 95-904

Tableau 2

Variation procentuelle de la population 1961-1981

	1961-1966	1966-1971	1971-1976	1976-1981
Beloeil	+ 62	+ 21	+ 30	+ 10
Boucherville	+ 107	+ 30	+ 28	+ 16
Brossard	+ 215	+ 97	+ 72	+ 29
Chambly	+ 189	+ 6	+ 3	+ 3
Saint-Bruno-de-Montarville	+ 58	+ 47	+ 35	+ 8
Saint-Hubert	+ 20	+ 26	+ 129	+ 22
Sainte-Julie-de-Verchères	+ 10	+ 79	+ 239	+ 64
Saint-Lambert	+ 10	+ 16	+ 9	+ 1
Région moyenne calculée	+ 61	+ 35	+ 54	+ 19
La RMR	+ 16	+ 7	+ 3	+ 0.9
Le Québec	+ 10	+ 4	+ 3	+ 3

Source: Statistique Canada, Cat. 92-702 et 95-904.

La courbe de l'évolution de la population n'est pas constante depuis 1961. De 1961 à 1966, la région connut une forte augmentation démographique affichant un résultat de +61. Le fort taux de naissance et le développement massif des banlieues expliquent en partie ce phénomène. Il est à noter que ce résultat est largement supérieur à celui du Québec, qui affichait pour la même période +10% et que la Région Métropolitaine de Recensement (RMR) avec +16%.

Durant la période suivante de 1966 à 1971, le développement des banlieues se poursuit et la région connaît une augmentation de 35%, tandis que de 1971 à 1976 on observe une autre très forte hausse de 54%. Ces deux pointages (+35% et +54%) sont supérieurs à ceux obtenus par la RMR (1966-1971, +7% et 1971-1976, +3%) et le Québec (1966-1971, +4% et 1971-1976, +3%).

A la période suivante de 1976 à 1981, le taux d'augmentation démographique est en chute libre tombant à 19% pour la règion et à +0.9% pour la RMR. Seule la moyenne provinciale se stabilise à +3%. (Voir tableau 2)

Une caractéristique importante de cette population est la forte proportion de la population âgée entre 0-19 ans et 25-54 ans par rapport à la moyenne québécoise. Pour la région étudiée, ces groupes d'âges représentent respectivement 36.4% et 45.3% de la population totale, tandis qu'au Québec ces résultats s'établissaient à 31.3% (0-19 ans) et 41.1% (25-54 ans).

A la forte proportion de jeunes (0-19 ans) et d'adultes (25-54 ans) s'ajoute un fort pourcentage de ménages comptant de un à trois enfants (59.7%[3] région d'étude et 47.0% pour le Québec).

2.1.1 **Prévisions démographiques** La zone étudiée a connu des augmentations démographiques considérables depuis les vingt dernières années. De 1976 à 1981, cependant, la hausse fut beaucoup moins élevée.

En étudiant les tendances des vingt dernières années et en les projetant de façon linéaire sur vingt ans, on retrouve un nombre de 408 777 personnes dans la zone d'étude[4].

---

3. Op. Cit. n° 1

4. Projections effectuées à partir des chiffres de Statistique Canada, Cat. 95-904

2.1.2 Le revenu De façon à bien définir la population des huit municipalités étudiées, la variable "revenu" aide à augmenter le niveau de compréhension.

Selon le Bureau de la Statistique du Québec, le revenu moyen par contribuable avant impôt pour 1980 s'élevait à 20 260$[5] pour la région et à 17 192$ pour le Québec. Le niveau pour chaque municipalité s'établissait de la sorte.

Tableau 3

Revenu moyen, par contribuable, avant impôt, 1980

Beloeil	18 662
Boucherville	21 953
Brossard	19 756
Chambly	17 389
Saint-Bruno-de-Montarville	23 167
Saint-Hubert	16 328
Sainte-Julie-de-Verchères	20 503
Saint-Lambert	24 323
Moyenne région	20 260
La RMR	17 560
Le Québec	17 192

Source: Bureau de la Statistique du Québec, Fichier Safari, Version 80, Kébec 82.

Il existait donc en 1980 un écart de 3 068$ en faveur de la région étudiée par rapport au Québec et de 2 700$ par rapport à la RMR.

A la lumière des éléments ci-haut mentionnés, il appert que la population étudiée se définit comme ceci. Il s'agit principalement d'une population structurée autour de ménages comportant de trois à cinq personnes majoritairement âgées entre 0-19 ans et 25-54 ans ayant un revenu supérieur à la moyenne.

---

5. Bureau de la Statistique du Québec, Fichier Safari, Version 1980, VF 60C-001, 14 décembre 1982

2.2 CONTEXTE ECONOMIQUE

La structure de l'emploi de la région se définit comme suit:

Tableau 4

Structure de l'emploi en pourcentage, région étudiée, le Québec, 1971

	SECTEURS D'ACTIVITES			
	Tertiaire	Secondaire	Primaire	Indéterminé
Région étudiée	62.7	29.3	1.0	7.1
Le Québec	57.0	28.0	5.6	9.9

Source: Statistique Canada, Cat. 95-734.

La proportion de la main-d'oeuvre active régionale oeuvrant dans le secteur tertiaire est supérieure de 5.7% à la moyenne du Québec.

Selon une étude de l'Office de Planification et de Développement du Québec (OPDQ), 74%[6] de la main-d'oeuvre de la zone d'étude est exportée vers l'île de Montréal pour fin de travail. De ce nombre, 82% sont du secteur tertiaire. Cela confère à l'île de Montréal un rôle important pour la zone d'étude au niveau de l'emploi.

Les entreprises industrielles de la région sont en nombre comparable à tout le Québec et elles sont de petite et moyenne envergure.

Le taux de chômage de la RMR était en mai 1983 de 14.2%. Au Québec, ce taux était pour la même période de 14.4% (chiffres obtenus à Statistique Canada).

Pour ce qui est de l'avenir économique de la région, elle devrait suivre celle de la RMR. Le Programme d'action économique 1982-1986 du Gouvernement du Québec[7] mise sur le dynamisme de l'entreprise privée et du tertiaire moteur pour sortir de la crise. La région de Montréal, étant le plus important pôle économique du Québec, devrait par conséquent connaître une certaine croissance économique à court terme.

---

6. Gouvernement du Québec, Office de Planification et de Développement du Québec (OPDQ), "Les migrations alternantes et l'activité économique", Dossiers techniques de la région de Montréal, 1979, 111 pages

7. Gouvernement du Québec, "Le Virage technologique", Bâtir le Québec, Phase 2, Programme d'action économique 1982-1986, Développement économique, 1982, 248 pages

2.3 STRUCTURE METROPOLITAINE

2.3.1 Structure générale Des huit municipalités formant la zone d'étude, Saint-Hubert était en 1981 la plus populeuse avec 60 573 personnes. Elle était suivie par Brossard avec 52 232 habitants et les six autres villes avaient une population inférieure à 30 000 habitants (voir tableau no 1).

Au niveau de la superficie, Boucherville était la plus vaste avec 69,33 km^2. Cependant, la ville de Saint-Hubert possédait la plus vaste superficie de territoire urbanisé avec 2 252,5[8] hectares.

Tableau 5

Pourcentage des territoires urbanisés, par fonction, la région d'étude, le Québec, 1979

	Res.	Com.	Ind.	Inst.	Esp.V.	Commu.	Fri.urb.
Beloeil	71.2	7.6	2.4	6.4	10.0	0.4	2.0
Boucherville	61.2	6.3	19.4	3.8	9.3	--	--
Brossard	62.9	8.3	1.7	2.9	5.9	--	18.3
Chambly	50.9	5.3	5.6	5.0	10.2	0.6	22.4
St-Bruno-de-Montarville	32.6	3.8	7.0	14.8	40.4	--	1.4
St-Hubert	54.7	3.2	4.5	3.7	3.0	18.1	12.8
Ste-Julie-de-Verchères	37.3	9.6	12.2	31.3	8.8	--	0.8
St-Lambert	66.1	4.0	4.6	6.4	13.8	0.3	4.8
TOTAL REGION	54.6	6.0	7.2	9.3	12.7	2.4	7.8
Le Québec	43.4	6.7	15.0	13.2	10.7	4.3	6.7

Source: Gouvernement du Québec, Ministère des Affaires Municipales, "Données planimétrées des fonctions urbaines des agglomérations du Québec (1966, 1976 et 1979)".

La structure générale d'utilisation du sol est dominée par le secteur résidentiel fort qui s'accapare de 54.6% du territoire urbanisé. Par rapport au niveau provincial, ce résultat est supérieur de plus de 11%.

Cette urbanisation du type résidentiel et extensif est la résultante du phénomène du développement des banlieues. L'ouverture de nouvelles voies d'accès rapides de la Rive-Sud au centre-ville de Montréal ont contribué à l'essor de ces villes riveraines.

---

8. Gouvernement du Québec, Ministère des Affaires Municipales, "Données planimétrées des fonctions urbaines des agglomérations du Québec (1966, 1976 et 1979)", 23 mars 1981

Ce développement rapide du secteur résidentiel entraîne une spécialisation de la ville. Cet espace résidentiel prédominant fait donc des villes de la couronne des villes dortoirs.[9]

Cette relative homogénéité de ces entités urbaines obligent les résidents à aller travailler et trouver des services divers hors de leurs lieux de résidence. A ce chapitre, Montréal représente ce bassin d'emploi et de service. En 1971 seulement 26%[10] des résidents de la zone d'étude travaillaient dans leurs municipalités.

Les villes, les plus près de Montréal, affichaient des taux d'autonomie (main-d'oeuvre localement occupée/main-d'oeuvre locale totale) plus faible, tandis que Beloeil et Chambly qui sont les plus éloignées dans la zone d'étude étaient toutes deux plus autonomes sous ce rapport.

Les terrains non développés à l'intérieur de la zone urbaine représentaient 7.8%, soit 1.1 point de pourcentage de plus que la moyenne provinciale. Le développement "en saut de mouton" qu'a connu la Rive-Sud explique ce chiffre.

2.3.2 Réseaux de transport

La structure routière de la zone d'étude repose sur une large gamme d'infrastructures routières. Deux autoroutes importantes -- la Transcanadienne no 20 et l'autoroute des Cantons de l'Est no 10 -- sont les principales composantes de ce réseau. La première, comme son nom l'indique, traverse le Canada d'est en ouest et la seconde rejoint les Etats-Unis (l'interstate 91) via la ville de Sherbrooke.

Les routes intermunicipales sont nombreuses: on parle de l'autoroute de l'acier no 30 qui joint Sorel à Longueuil et qui aura plus le caractère d'une autoroute lorsqu'elle sera prolongée jusqu'à Valleyfield. Les autres routes intermunicipales sont la 116 -- de Longueuil à Beloeil -- la 112 -- de Longueuil à Chambly -- la 132 -- d'est en ouest le long du Fleuve Saint-Laurent -- et la 134 appelée Boulevard Taschereau, comptant six voies et coupant les villes de Longueuil, Greenfield Park et Brossard.

La relative jeunesse de ces villes et une planification adéquate ont fait que chaque ville possède un réseau routier efficace.

---

9. Gouvernement du Québec, OPDQ, "L'espace montréalais: éléments d'urbanisation", Dossiers techniques de la région de Montréal, 1980, 114 pages

10. Op. Cit. nº 6

Les liens entre la Rive-Sud et Montréal sont assurés par cinq ponts dont quatre se localisent près ou à l'intérieur de la zone étudiée.

Le transport en commun est assuré par la Commission de Transport de la Rive-Sud de Montréal (CTRSM) pour les municipalités de la zone d'étude.

Cette entreprise exploite 47[11] lignes -- incluant celle sur le territoire de Longueuil -- dont vingt-deux se rabattent sur la station de métro de Longueuil, quatorze empruntent le Pont Champlain, trois le pont Victoria, une le Tunnel L.H. Lafontaine et six assurent un service intrarégional.

Les villes de Chambly et de Beloeil sont desservies par la Cie Métropolitain Sud, une division de la CTRSM.

Le port de Montréal se trouve à proximité de la zone d'étude. Cette infrastructure importante, propriété fédérale, assure pour toute la région métropolitaine et l'est du Canada les services portuaires.

Il existe un "parc d'incitation" à Saint-Hubert où les usagers peuvent y laisser leurs voitures et prendre l'autobus qui les mène au centre-ville de Montréal.

L'aéroport de Saint-Hubert (site 8) est situé dans la zone d'étude. Cette infrastructure à caractère régional fait présentement l'objet de l'élaboration d'un nouveau plan directeur.

La région métropolitaine comporte également deux aéroports internationaux, soit celui de Dorval et celui de Mirabel.

La ligne Montréal (Gare Centrale) à Saint-Hilaire Est est desservie par le Canadien National (CN) et Via Rail. Cette ligne compte les villes de Saint-Lambert, Saint-Hubert, Saint-Bruno et de Beloeil. La fréquence des trains-passagers est assez faible avec seulement un aller-retour quotidien. L'achalandage annuel a diminué, passant de 707 000 passagers en 1968 à 208 000 en 1980.[12]

2.3.3 Le secteur commercial En examinant le tissu urbain de la Rive-Sud, on remarque que le secteur commercial est lié aux deux époques de développement qu'ont connues la plupart des villes du Québec.

---

11. Conseil des Transports de la région de Montréal (COTREM), "L'état de la situation des transports sur la rive-sud de Montréal: inventaire, problèmes et potentiels", septembre 1980, 140 pages

12. Op. Cit. n° 11

A la naissance des municipalités étudiées, le village regroupait les activités commerciales et autres. De la fondation des villes jusqu'au milieu du présent siècle, cette situation prévalut. De la période d'après-guerre jusqu'au milieu des années '70, le développement résidentiel rapide, l'explosion démographique et l'ouverture des voies d'accès ont permis aux municipalités de la Rive-Sud de connaître une croissance rapide. A ce phénomène s'associe celui de l'ouverture de grands centres commerciaux du type "centre d'achats" situés à la périphérie des tissus urbains.

Devant ce phénomène qui entraînait la décrépitude des centres-villes commerciaux, les années '70 et '80 virent naître les phénomènes de revalorisation des centres-villes et des artères commerciales. Quelques municipalités de la Rive-Sud emboîtèrent le pas dans ces projets.

Le calcul du nombre de m^2 d'espace de terrain commercial par habitant pour les villes étudiées (sauf Sainte-Julie-de-Verchères) nous montre que la zone d'étude est déficitaire de 1 m^2/hab. face à la moyenne provinciale (22,0 m^2/hab. région étudiée et 23,0 m^2/hab. Québec).

Au niveau du territoire, toute la zone consacre 6.0% de son territoire urbanisé à l'activité commerciale, ce qui est inférieur au Québec avec 6.7% et de 7.4% pour la Communauté Urbaine de Montréal (CUM).

2.3.4 **Secteur industriel** Selon les documents mis à notre disposition dans cinq municipalités de notre zone d'étude (Boucherville, Brossard, Chambly, Saint-Hubert et Saint-Lambert, celles qui restent ayant peu d'importance sur le secteur), on remarque que 38%[13] des industries oeuvrent dans le secteur de l'usinage et de la fabrication d'appareils électriques. Viennent ensuite les secteurs des produits chimiques - 12%, des vêtements et meubles - 10%, du transport - 10%, de la construction - 10% et de l'alimentation - 4%. Les secteurs de l'industrie lourde et de l'exploitation sont totalement absents.

Le secteur industriel est structuré autour de la PME (Petite et Moyenne Entreprise). Quelques entreprises seulement comptent plus de 200 employés.

Tel que présenté au tableau no 5, seulement 7.2% de la zone urbanisée de la région d'étude est occupé par la fonction industrielle, comparativement au Québec - 15% - et la CUM - 16.7%. Ainsi la région est défavorisée sous ce chapitre.

Cette activité industrielle axée sur la PME est localisée principalement dans les parcs industriels municipaux récents.

---

13. Liste des industries fournie par les cinq municipalités

3.0 PROFILS URBAINS DE CERTAINES MUNICIPALITÉS

3.1 PROFIL URBAIN-VILLE DE SAINT-HUBERT

3.1.1 INTRODUCTION

La ville de Saint-Hubert s'étend sur 63,2 km^2 au coeur de la Rive-Sud. Elle partage ses limites administratives avec Longueuil, Boucherville, Saint-Bruno, Carignan, Brossard, Greenfield Park et Lemoyne. Sa topographie est plane et sa zone urbanisée se situe principalement dans sa partie nord près de Longueuil.

3.1.2 POPULATION

Saint-Hubert est la ville la plus populeuse de la zone d'étude avec 60 573 habitants. En 1961, on n'y comptait que 14 380 habitants. Les années 1971 à 1976 connurent la forte hausse démographique avec +129%, faisant passer la population de 21 741 individus à 49 706. En 1981, Saint-Hubert conservait toujours un rythme de progression démographique - +22% - supérieur à la moyenne de la région d'étude - +19% -, de la RMR - +0.9% - et du Québec - +3% - (voir tableaux nos 1 et 2).

Le revenu imposable moyen par travailleur de Saint-Hubert pour l'année 1980 était inférieur de 864$/année[14] à celui du Québec 17 192$/année. Sur les 85 municipalités de la RMR, Saint-Hubert se situait au 64e rang.

3.1.3 CONTEXTE ECONOMIQUE

En janvier 1983, Saint-Hubert comptait 156 entreprises[15] fournissant de l'emploi à 3 994 travailleurs. En 1971, seulement 38%[16] de la main-d'oeuvre de Saint-Hubert travaillait dans cette ville. Sur la main-d'oeuvre exportée pour fins de travail, 75% l'était vers l'île de Montréal. Cela montre en partie la dépendance de Saint-Hubert vis-à-vis l'île de Montréal.

Se situant dans la grande agglomération métropolitaine de Montréal, Saint-Hubert connaît un contexte économique parallèle à la région. On pense à une reprise économique timide au début de 1983 qui devrait aller en progressant en 1983 et 1984.

---

14. Op. Cit. nº 5

15. Ville de Saint-Hubert, "Liste des industries", janvier 1983

16. Op. Cit. nº 6

3.1.4 STRUCTURE URBAINE

3.1.4.1 Structure générale La structure urbaine de Saint-Hubert repose sur le secteur résidentiel qui est dominant à l'exemple des villes de banlieues de la rive-sud de Montréal. Les autres fonctions urbaines -- commerciale, industrielle, publique et espace vert -- sont inférieures à la moyenne québécoise. Le tableau suivant présente bien cette réalité.

Tableau 6

Pourcentage d'utilisation du sol des zones urbanisées, par fonction urbaine, Ville de Saint-Hubert, la région, le Québec, 1979

Fonctions urbaines	Ville de Saint-Hubert %	Ville de Saint-Hubert ha	La Région %	Le Québec %
Résidentielle	54.7	1 233,1	54.6	43.4
Commerciale	3.2	72,5	6.0	6.7
Industrielle	4.5	101,7	7.2	15.0
Publique	3.7	83,3	9.3	13.2
Espace vert	3.0	66,4	12.7	10.7
Communication	18.1	408,1	2.4	4.3
Friche urbaine	12.8	287,4	7.8	6.7
TOTAL	100.0	2 252,5	100.0	100.0

Source: MAM. "Données planimétrées des fonctions urbaines des agglomérations du Québec (1966, 1976 et 1979)", 23 mars 1981.

Avec la fusion avec Ville de Laflèche au cours des années '60, Saint-Hubert présente deux entités urbaines quelque peu différentes. La partie nord-ouest de la ville (ancienne ville de Laflèche) présente une trame de rues en damier comparativement à celle du "type banlieue" du reste de la ville. La zone de Laflèche est d'ailleurs isolée du reste de la ville par une importante zone industrielle. Elle est en fait plus axée vers le Boulevard Taschereau et la Ville de Greenfield Park.

Les zones industrielles se localisent près des grands axes routiers, soit la route 116 et le Boulevard Grande-Allée.

3.1.4.2 Réseaux de transport Les artères routières sont bien structurées et la circulation ne pose pas de problème d'envergure.

Le transport en commun est assuré: par la CTRSM pour les autobus et par le CN pour le transport par rail.

3.1.4.3 Secteur commercial En 1979 seulement 3.2% de la superficie du territoire urbanisé était affectée à l'usage commercial. Ce résultat est inférieur à la région et au Québec, mais ne présente pas de problème étant donné que les villes voisines sont bien équipées de services commerciaux.

3.1.4.4 Secteur industriel En 1983, la ville comptait 156 entreprises. Au chapitre du nombre d'employés, 56.2%[17] oeuvraient dans le secteur secondaire. Une autre caractéristique à souligner, 87.2% de ces entreprises comptaient moins de 50 employés.

La structure industrielle de la ville de Saint-Hubert repose sur des PME du secteur secondaire localisées dans des parcs industriels. Ces entreprises étaient principalement localisées dans les parcs industriels municipaux, Pilon au nord et Litchfield à l'ouest. Il existe encore 50% de terrains vacants pour le développement industriel dans le parc Litchfield.

3.1.4.5 Secteur résidentiel A Saint-Hubert, 72.1%[18] des logements privés sont possédés. Au niveau provincial, ce résultat est de 53.3%. Ces chiffres en disent long sur la physionomie du paysage bâti de la municipalité.

Selon la Société canadienne d'Hypothèques et de Logement (SCHL), toute la Rive-Sud (excluant Longueuil) devrait connaître une augmentation des mises en chantier de logements privés de 16.2%[19]. Saint-Hubert devrait suivre cette tendance régionale.

---

17. Op. Cit. nº 15

18. Statistique Canada, cat. 92-702, 95-904

19. Gouvernement du Canada, Société canadienne d'Hypothèques et de Logement (SCHL), "L'indice de la SCHL", Bulletin trimestriel d'analyse du marché de l'habitation, Édition métropolitaine de Montréal, Quatrième trimestre, 1982, 30 pages

3.2 PROFIL URBAIN - VILLE DE BROSSARD

3.2.1 INTRODUCTION

La ville de Brossard affichait une population de 52 232 habitants en 1981. Son territoire est plat et s'étend sur 45,0 km^2. Les municipalités voisines sont Saint-Lambert, Greenfield Park, Saint-Hubert, Carignan et La Prairie. Brossard est bordée en sa partie ouest par le Fleuve Saint-Laurent, ce qui lui confère un potentiel récréatif.

3.2.2 POPULATION

De 1961 à 1966, Brossard voyait sa population augmenter de 215%[20]. Cela constitue une des plus fortes croissances démographiques enregistrées durant les vingt ans couverts par l'étude et pour les huit municipalités ici concernées. Aujourd'hui Brossard présente un taux d'accroissement démographique de +29%[21], soit pour les cinq dernières années (1976 à 1981).

En 1980, le revenu imposable moyen par contribuable était supérieur de 2 564$[22]/année par rapport au Québec et plus élevé de 2 196$/année par rapport à la RMR. Avec un résultat de 19 756$/année, Brossard se situe au 22e rang des 85 municipalités de 5 000 habitants et plus de la RMR.

3.2.3 CONTEXTE ECONOMIQUE

En 1983, la Ville de Brossard ne comptait que 16[23] entreprises industrielles fournissant du travail à 528 personnes. Suivant un relevé de 1971, seulement 14%[24] de la main-d'oeuvre de Brossard travaillait dans cette ville. 78% des travailleurs exportés pour fins de travail le faisait vers l'Île de Montréal. En 1980-1981, 584 permis à bâtir pour logements privés furent enregistrés. Cela représente une chute de 37%[25] par rapport à 1979-1980, mais durant cette même période, la région de son côté connaissait une baisse de 49%.

---

20. Op. Cit. nº 18

21. Op. Cit. nº 18

22. Op. Cit. nº 5

23. Ville de Brossard, "Liste des industries au 5 juillet 1982"

24. Op. Cit. nº 6

25. Statistique Canada, cat. 64-001 et 64-203

3.2.4 STRUCTURE URBAINE

3.2.4.1 Structure générale Brossard est une ville de tête de pont, en ce sens qu'un pont reliant le centre-ville fut le principal élément de son développement. En 1962, le Pont Champlain fut inauguré et de 1961 à 1966 la croissance démographique de Brossard ne fut jamais aussi importante. Depuis ce temps, le développement de la ville fut toujours important.

Aujourd'hui la résultante de ce développement présente un tissu urbain spécialisé dans le secteur résidentiel. Seules les villes de Beloeil (71%) et Saint-Lambert (66%) présentent un pourcentage d'utilisation du sol résidentiel supérieur à Brossard (63%)[26].

La structure du sol se définit comme suit:

Tableau 7

Pourcentage d'utilisation du sol des zones urbanisées, par fonction urbaine, Ville de Brossard, la région, le Québec, 1979

Fonctions urbaines	Ville de Brossard %	Ville de Brossard ha	La Région %	Le Québec %
Résidentielle	62.9	999,4	54.6	43.4
Commerciale	8.3	131,9	6.0	6.7
Industrielle	1.7	27,6	7.2	15.0
Publique	2.9	45,6	9.3	13.2
Espace vert	5.9	93,8	12.7	10.7
Communication	--	--	2.4	4.3
Friche urbaine	18.3	290,4	7.8	6.7
TOTAL	100.0	1 588,7	100.0	100.0

Source: MAM. "Données planimétrées des fonctions urbaines des agglomérations du Québec (1966, 1976 et 1979)", 23 mars 1981.

En examinant le tableau précédent, on s'aperçoit de l'importance des secteurs résidentiel et commercial, de la quasi-absence des secteurs industriel et public et de l'importance de la friche urbaine.

Comme les autres villes de la rive-sud immédiate de Montréal, la zone développée de Brossard se localise dans la zone septentrionale de la ville.

---

26. Op. Cit nº 8

3.2.4.2 Réseaux de transport La trame de rues de Brossard est celle d'une ville de banlieue structurée autour de l'autoroute 10, de l'autoroute régionale 132 et de quelques boulevards urbains.

Le transport en commun est assuré par la CTRSM.

3.2.4.3 Secteur commercial Brossard consacre 8.3% de territoire urbanisé à la fonction commerciale. Ce résultat est le plus important des villes étudiées et en avance de 2.3 points de pourcentage et de 1.6 points de pourcentage sur la région et le Québec.

3.2.4.4 Secteur industriel Sur les seize entreprises industrielles de Brossard, huit oeuvrent dans le secteur secondaire, ce qui représente 76%[27] (401 pers.) de la main-d'oeuvre affectée à ces entreprises.

Le parc industriel se localise dans la partie sud de la ville. Cet équipement est de faible importance et plusieurs terrains (121,5 ha) propre au développement sont encore disponibles.

3.2.4.5 Secteur résidentiel Le parc de logements de Brossard est constitué de 15 760 logements dont 73.2%[28] sont possédés. La qualité des bâtiments est bonne due en partie à leur relative jeunesse.

---

27. Op. Cit. n° 23

28. Op. Cit. n° 18

3.3 PROFIL URBAIN - VILLE DE BOUCHERVILLE

3.3.1 INTRODUCTION

Avec une superficie de 69,3 km^2, Boucherville est la ville la plus vaste de notre zone d'étude. Elle est située en bordure du Fleuve Saint-Laurent et ses limites administratives sont contiguës à celles de Varennes, Sainte-Julie-de-Verchères, Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Hubert et Longueuil. A l'image des autres municipalités riveraines du fleuve, Boucherville montre une zone développée en sa partie la plus près du plan d'eau. Sa topographie est plane et les îles de Boucherville appartiennent à cette ville.

3.3.2 POPULATION

Le dernier recensement fait état de 29 704 personnes résidant à Boucherville. Depuis 1961, la croissance démographique de la ville n'a cessé de ralentir (voir tableau no 2).

Le revenu moyen par contribuable bouchervillois avant impôt pour l'année 1980 est de 21 427$[29]. Ce résultat confère à Boucherville le 3e rang de la zone d'étude et le 17e de la RMR. Par rapport au Québec et à la RMR, le résultat des contribuables bouchervillois est plus élevé respectivement de 4 235$ et de 3 867$.

3.3.3 CONTEXTE ECONOMIQUE

Selon un relevé non exhaustif du rôle d'évaluation, Boucherville comptait en mars 1983 pas moins de 228 entreprises. Cependant, seulement 24%[30] de la main-d'oeuvre originaire de Boucherville travaillent dans cette ville. Néanmoins, ce pourcentage se situe dans la moyenne des municipalités adjacentes à Montréal.

Le nombre de permis de construction était de 456[31]/an en moyenne au cours des années 1972 à 1979 inclusivement. Durant les années 1980 et 1981, cette moyenne est tombée à 248, soit une baisse de 45%. Avec la reprise de la construction domiciliaire, l'année 1983 laisse prévoir de meilleurs résultats à l'image de toute la grande région de Montréal.

---

29. Op. Cit. n° 5

30. Op. Cit. n° 6

31. Op. Cit. n° 25

3.3.4 STRUCTURE URBAINE

3.3.4.1 Structure générale A l'exemple des autres villes de la Rive-Sud, Boucherville possède une structure urbaine axée sur le secteur résidentiel fort. Cependant, la fonction industrielle y est plus importante que pour toutes les autres villes étudiées. En 1979, l'espace urbanisé se structurait de la façon suivante:

Tableau 8

Pourcentage d'utilisation du sol des zones urbanisées, par fonction urbaine, Ville de Boucherville, la région, le Québec, 1979

Fonctions urbaines	Ville de Boucherville %	Ville de Boucherville ha	La Région %	Le Québec %
Résidentielle	61.2	692,7	54.6	43.4
Commerciale	6.3	20,8	6.0	6.7
Industrielle	19.4	219,8	7.2	15.0
Publique	3.8	43,3	9.3	13.2
Espace vert	9.3	105,4	12.7	10.7
Communication	--	--	2.4	4.3
Friche urbaine	--	--	7.8	6.7
TOTAL	100.0	1 081,9	100.0	100.0

Source: MAM. "Données planimétrées des fonctions urbaines des agglomérations du Québec (1966, 1976 et 1979)", 23 mars 1981.

Le paysage urbain de Boucherville est à l'image des chiffres ci-haut exposés. Les bungalows se succèdent pour former la majeure partie de la ville. La seule exception à cette homogénéité est le Vieux Village. Cette petite zone en bordure du Fleuve Saint-Laurent présente une organisation typique de village québécois. La zone industrielle se retrouve le long de l'autoroute Transcanadienne (no 20). Le secteur commercial est très décentralisé avec des petits regroupements de commerces de voisinage aux quatre coins de la ville.

3.3.4.2 Réseaux de transport La structuration de l'espace de Boucherville étant celle d'une banlieue, on retrouve tous les types de routes. Il existe deux autoroutes, quelques boulevards urbains et le réseau normal de collectrices et de routes de deserte locales.

Le transport en commun est assuré par la CTRSM qui sillonne plusieurs artères de la ville.

3.3.4.2 Secteur commercial Tel que le présente le tableau no 8, la proportion de sol urbanisé affecté au commerce est supérieure à Boucherville par rapport à la RMR, mais inférieure à la moyenne du Québec. De grands centres commerciaux à Montréal et à Saint-Bruno-de-Montarville attirent la majeure partie de la clientèle.

3.3.4.3 Secteur industriel Sur les 228 entreprises industrielles relevées dans le rôle d'évaluation, 43% oeuvrent dans les secteurs du transport, la construction, l'installation, les services professionnels et les industries spécialisées.

L'éventail de ce stock industriel est très large allant de l'usinage au produit spécialisé en passant par les aliments-boissons. De plus, Boucherville est l'hôte du nouvel Institut de Génie des matériaux (voir site 9). Les zones industrielles sont principalement situées le long de l'autoroute transcanadienne.

3.3.4.5 Secteur résidentiel Avec 78.3%[32] des logements de la ville sont possédés, Boucherville se situe au 3e rang de la zone d'étude.

La construction du tissu urbain connut son plus gros essor de 1966 à 1979 passant de 300,8 ha à 692,7 ha.

3.3.4.6 Récréation et espaces verts Le parc des Îles de Boucherville est un projet du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche du Gouvernement du Québec.

Ce parc couvre 712 hectares qui sont répartis sur 6 îles. Elles sont situées dans le Fleuve Saint-Laurent entre Boucherville à l'est et Montréal à l'ouest, soit à 12 km du centre-ville.

L'aménagement du parc comportera plusieurs éléments favorisant la pratique d'activités de plein air. On y retrouvera des pistes cyclables et de randonnées pédestres, des aires de récréation intensive, de services, de préservation de la nature, d'accueuil, de pique-nique et d'intérêt historique.

Les îles seront reliées entre elles par des passerelles et un bac-à-câbles.

Les travaux d'aménagements devraient être terminés pour la saison estivale 1984.

---

32. Op. Cit. n° 18

3.4 PROFIL URBAIN - VILLE DE SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE

3.4.1 INTRODUCTION

Saint-Bruno se localise à une douzaine de kilomètres de Montréal via le tunnel L.H. Lafontaine. Elle s'étend sur 41.8 km^2. En 1981, le nombre de résidents se situait à 22 880. Etant au coeur de la Rive-Sud, elle partage ses limites administratives avec les villes de Sainte-Julie-de-Verchères, Saint-Basile-Le-Grand, Carignan, Saint-Hubert et Boucherville.

3.4.2 POPULATION

En 1961, Saint-Bruno ne comptait que 6 760 personnes et vingt ans plus tard 22 880 personnes. Malgré cette augmentation de 238%, le taux d'augmentation démographique n'a cessé de diminuer depuis 1961 (voir tableau 2).

Le revenu par contribuable avant impôt pour 1980 classait Saint-Bruno-de-Montarville au 2e rang de la zone d'étude derrière Saint-Lambert (23 167$ Saint-Bruno et 24 323$[33] Saint-Lambert). Ce résultat permet à Saint-Bruno de se classer 11e sur 85 villes de la RMR.

3.4.3 CONTEXTE ECONOMIQUE

La structure de l'emploi de Saint-Bruno se définit comme ceci: 65.1%[34] secteur tertiaire, 27.5% secteur secondaire, 1.4% secteur primaire et 6.0% indéterminé. Ces résultats sont semblables à ceux de la province (voir tableau no 4).

A l'image des autres villes de la Rive-Sud, les $\frac{3}{4}$ de la main-d'oeuvre de Saint-Bruno sont exportés vers l'île de Montréal pour fins de travail.

Durant les années 1980 et 1981, le nombre de permis de construction a chuté de 52% par rapport à la moyenne des années 1972 à 1979. La reprise économique dans le secteur de la construction domiciliaire devrait permettre de ramener le taux à la normale.

3.4.4 STRUCTURE URBAINE

3.4.4.1 Structure générale Saint-Bruno est, au niveau du paysage bâti, une ville comparable à Boucherville et aux autres municipalités de banlieue de la Rive-Sud. L'espace se structure de la façon suivante:

---

33. Op. Cit. nº 5

34. Statistique Canada, cat. 95-734

Tableau 9

Pourcentage d'utilisation du sol des zones urbanisées, par fonction urbaine, Ville de Saint-Bruno-de-Montarville, la région, le Québec, 1979

Fonctions urbaines	Ville de Saint-Bruno %	ha	La Région %	Le Québec %
Résidentielle	32.6	690,3	54.6	43.3
Commerciale	3.8	79,6	6.0	6.7
Industrielle	7.0	148,9	7.2	15.0
Publique	14.8	313,9	9.3	13.2
Espace vert	40.4	855,2	12.7	10.7
Communication	--	0,9	2.4	4.3
Friche urbaine	1.4	29,1	7.8	6.7
TOTAL	100.0	2 117,9	100.0	100.0

Source: MAM. Données planimétrées des fonctions urbaines des agglomérations du Québec (1966, 1976 et 1979), 23 mars 1981.

Les résultats ci-haut présentés sont distorsionnés étant donné les immenses surfaces d'espaces verts (Parc du Mont Saint-Bruno) et les espaces publics. Pour obtenir une visualisation adéquate, comparons les chiffres de Saint-Bruno (tableau no 9) avec ceux de Boucherville (tableau no 8). On remarque que les deux municipalités possèdent une surface semblable de zone urbanisée affectée au secteur résidentiel. Cependant, Saint-Bruno comptait, en 1981, 6 824 habitants de moins que Boucherville. C'est donc dire que le pourcentage de l'espace résidentiel serait égal ou supérieur à celui de Boucherville et que la trame urbaine est moins dense que celle de Boucherville.

Ce phénomène est le même pour la fonction commerciale. Saint-Bruno est l'hôte du centre commercial "Les Promenades Saint-Bruno" dont la zone d'influence se reporte au niveau de toute la région.

Somme toute, la structure de l'espace de la ville de Saint-Bruno est celle d'une ville de banlieue à l'image de celle des autres villes de la Rive-Sud.

3.4.4.2 Réseaux de transport Saint-Bruno est relié à Montréal par l'autoroute 20 qui longe la ville à la limite nord. La route 116 rejoint également Montréal en coupant la ville de Saint-Hubert.

Le transport en commun est assuré par les autobus de la CTRSM et par la ligne du CN pour le transport ferroviaire de passagers.

3.4.4.3 Secteur commercial Comptant 79,6[35] ha de terrain urbanisé voué à la fonction commerciale, Saint-Bruno se situe au 3e rang des huit municipalités étudiées. On y observe deux types de pôles commerciaux. Le premier type est le centre-ville au coin des boulevards Montarville et Clairevue où l'on retrouve des axes commerciaux et un centre commercial de faible rayonnement. Le deuxième type est constitué par "Les Promenades Saint-Bruno". Cet équipement commercial à rayonnement régional est venu déséquilibré le marché de Saint-Bruno durant quelques années. Aujourd'hui le centre-ville semble vouloir reprendre sa place.

3.4.4.4 Secteur industriel Selon l'inventaire industriel 1981 du Ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme (MICT), Saint-Bruno comptait 33 industries (en 1981). De ce nombre une seule comptait plus de 200 employés.

7% du territoire urbanisé était utilisé par la fonction industrielle. Le parc industriel regroupant la majorité des entreprises se situe à la jonction de l'autoroute 30 et de la route intermunicipale 116.

3.4.4.5 Secteur résidentiel Tel que présenté en 3.4.4.1 -- Structure générale -- une superficie de 690,3 ha est utilisée pour des résidences. Au niveau du nombre de m^2 de sol résidentiel par habitant, Saint-Bruno se classe au 3e rang de la région avec 301,7[36] m^2/hab. derrière Brossard à 317,00 m^2/hab. et Sainte-Julie 305,8 m^2/hab.

L'évaluation moyenne par logement de Saint-Bruno est la plus élevée des cinq municipalités où nous avons pu obtenir les statistiques (Beloeil, Boucherville, Brossard, Chambly et Saint-Bruno). Le résultat de Saint-Bruno se chiffre à 46 126$[37]/log. contre 42 943$/log. pour son plus proche rival, Brossard. La qualité du domaine bâti est donc excellente.

3.4.4.6 Récréation et espaces verts Le parc du Mont Saint-Bruno fait présentement l'objet d'un aménagement d'un parc de grande envergure par le Ministère du Loisir, de la chasse et de la pêche du Québec. Le concept préliminaire propose des sentiers pédestres et/ou de ski de randonnée, d'un centre de ski alpin, d'aires de pique-nique et de plusieurs autres équipements récréatifs. Cependant, la vocation finale du parc n'est pas encore déterminée. Il est question qu'il devienne un parc de conservation ou de récréation.

---

35. Op. Cit. n° 8

36. Calculs effectués à l'aide des statistiques obtenues des numéros 18 et 8.

37. Gouvernement du Québec, MIC, "Inventaire industriel 1981", ville de Saint-Bruno-de-Montarville

4.0 OBJECTIFS DES DIVERSES ADMINISTRATIONS CONCERNANT L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET QUESTIONS D'INTÉRÊT LOCAL

4.1 OBJECTIFS MUNICIPAUX

4.1.1 Ville de Beloeil

i) Objectif: Doter la ville d'un outil de planification et de gestion urbaine qui soit efficace.

Projet: Refonte en profondeur du plan d'urbanisme et de la réglementation s'y rattachant. Date de terminaison des travaux - automne 1983.

ii) Objectif: Offrir à moyen terme de nouveaux terrains, desservis d'infrastructures, au développement industriel.

Projet: Ouverture au développement industriel de nouveaux terrains le long de l'autoroute 20.

iii) Objectif: Amélioration des équipements publics actuels plutôt que l'ouverture de nouveaux.

Projet: Réfection de certaines artères routières et d'espaces verts.

4.1.2 Ville de Boucherville

i) Objectif: Consolider la trame urbaine.

Projet: Aménager en priorité la friche urbaine.

ii) Objectif: Consolidation du secteur commercial.

iii) Objectif: Augmenter les infrastructures récréatives.

Projet: Effectuer accord pour obtenir une nouvelle glace intérieure.

iv) Objectif: Conserver le caractère naturel des îles de Boucherville.

Projet: Créer un parc provincial.

v) Objectif: Terminer le projet d'arrondissement historique dans le vieux village.

4.1.3 Ville de Brossard

i) Objectif: Consolider la trame urbaine.

Projet: Aménager en priorité la friche urbaine.

ii) Objectif: Augmenter la structuration de l'espace urbain.

Projet: Créer un centre-ville à l'ouest du noyau urbanisé actuel.

iii) Objectif: Structurer le secteur commercial.

iv) Objectif: Augmenter les zones propres au développement industriel de grande envergure.

Projet: Créer, par la municipalité, une banque de grands terrains industriels.

v) Objectif: Augmenter les infrastructures récréatives.

Projet: Créer une piste cyclable intégrée au réseau routier, sur les rives du Fleuve Saint- Laurent.

Projet: Créer un parc sous le Pont Champlain et près de la route 132 aux abords du fleuve.

4.1.4 Ville de Chambly

i) Objectif: Augmenter la densité du paysage à bâtir résidentiel.

Projet: Mise en place d'une réglementation favorisant les habitations de type duplex, triplex et maisons en rangées.

ii) Objectif: Augmenter la qualité du service de transport en commun.

iii) Objectif: Augmenter le parc de logement à loyers modiques.

iv) Objectif: Augmenter la superficie affectée au développement industriel.

4.1.5 Ville de Saint-Bruno-de-Montarville

i) Objectif: Consolider le tissu urbain.

Projet: Aménager en priorité la friche urbaine.

ii) Objectif: Conserver dans les nouvelles zones d'urbanisation un caractère semblable à celui existant.

Projet: Favoriser le développement résidentiel suivant le schéma de l'unifamilial isolé.

iii) Objectif: Augmenter les équipements publics.

4.1.6 Ville de Saint-Hubert

i) Objectif: Consolider le tissu urbain.

Projet: Aménager en priorité la friche urbaine.

ii) Objectif: Augmenter la densité de la trame résidentielle tout en favorisant l'accession à la propriété.

Projet: Réduire le frontage des lots à 10,97 m et 11,28 m et les offrir à prix abordable.

iii) Objectif: Réaménager l'administration municipale dans le but d'améliorer les finances publiques.

iv) Objectif: Rationaliser les zones industrielles.

Projet: Etude pour redéfinir la vocation du parc industriel Litchfield.

v) Objectif: Augmenter le nombre des infrastructures récréatives.

vi) Objectif: Faciliter la circulation automobile à l'intérieur de la ville.

Projet: Obtenir un droit de passage sur le chemin de fer du CN au niveau des boulevards Kimber et Champlain.

Projet: Demander aux autorités concernées le prolongement du boul. Cousineau jusqu'au boul. Chambly vers l'est.

4.1.7 Ville de Sainte-Julie-de-Verchères

i) Objectif: Rationaliser la construction d'infrastructures.

ii) Objectif: Consolider le réseau commercial.

iii) Objectif: Augmenter la superficie des terrains industriels viabilisés.

Projet: Créer un parc industriel.

iv) Objectif: Augmenter les infrastructures récréatives.

Projet: Créer un parc municipal contigu au parc provincial du Mont Saint-Bruno.

4.1.8 Ville de Saint-Lambert

i) Objectif: Consolider la trame urbaine.

Projet: Aménager les zones prioritaires d'urbanisation en premier lieu.

ii) Objectif: Densifier le centre-ville.

Projet: Favoriser l'érection de constructions de forte densité.

iii) Objectif: Améliorer l'aménagement des espaces récréatifs.

4.2 OBJECTIFS REGIONAUX

Les huit municipalités étudiées se retrouvent dans trois municipalités régionales de comté (MRC) différentes. Elles sont regroupées comme ceci.

VILLES	MRC
Beloeil Chambly Saint-Bruno	La Vallée du Richelieu
Boucherville Sainte-Julie	La Jemmerais
Brossard Saint-Hubert Saint-Lambert	Champlain

Ces MRC furent constituées en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.A.U.) de la législation provinciale.

Les MRC ont jusqu'en 1985 pour élaborer leur schéma d'aménagement. Ce dernier présentera alors les objectifs et projets des MRC. Il faudra donc attendre encore deux ans pour les connaître.

4.3 OBJECTIFS PROVINCIAUX

L'administration politique provinciale a pour objectif de créer deux parcs provinciaux dans la zone d'étude. Ces deux fenêtres de verdure en milieu urbain sont: le parc des Îles de Boucherville et le parc du Mont Saint-Bruno. Les autres objectifs du gouvernement provincial sont bien présentés dans le document intitulé "Le Virage Technologique". Ce programme d'action économique couvre la période 1982-1986. Cet ouvrage expose les programmes que le gouvernement du Québec veut mettre de l'avant au cours de la période prescrite.

Il serait, pour les fins de la présente étude, fastidieux de tout exposer les programmes, même si plusieurs risquent d'avoir des impacts sociaux et économiques sur notre région d'étude. Il est cependant important de mentionner que le Gouvernement du Québec mise prioritairement sur les entreprises de haute technologie pour être le moteur de la reprise économique.

4.4 OBJECTIFS FEDERAUX

Politique sur la Gestion foncière fédérale (GFF)

Le gouvernement a pour politique d'administrer les biens immobiliers fédéraux de façon économique et efficiente et de manière à allier la prestation efficace des services gouvernementaux à la réalisation d'objectifs sociaux, économiques et environnementaux de nature plus générale.

Autres objectifs

Les objectifs suivants de l'Administration fédérale ont surtout été tirés du premier rapport annuel du comité interministériel supérieur des Affaires urbaines et d'autres énoncés de politique de l'Administration fédérale.

A. GENERAL

i) Assurer une répartition plus équilibrée de la croissance dans les régions métropolitaines.

ii) Parvenir à une distribution plus équilibrée des villes et villages en mettant l'accent sur les petites villes, les villes de grandeur moyenne et les villes nouvelles.

iii) Améliorer l'environnement physique des grands centres urbains.

iv) Améliorer le climat social dans les grands centres urbains.

v) Améliorer la qualité des commodités urbaines.

vi) Encourager l'utilisation plus judicieuse des ressources énergétiques rares.

B. EN RAPPORT AVEC DES PROGRAMMES

i) Faire en sorte qu'il y ait suffisamment de terrains résidentiels viabilisés.

ii) Conserver et valoriser les secteurs résidentiels stables où les revenus sont faibles et moyens.

iii) Favoriser la conservation et la revitalisation des quartiers.

iv) Participer à l'aménagement et à la rénovation des logements pour les populations rurales et autochtones.

v) Rehausser la qualité de l'environnement par une meilleure gestion et une meilleure utilisation des ressources.

vi) Rentabiliser chaque région par le développement économique et social.

vii) Attirer les capitaux dans des régions qui connaissent une croissance relativement lente.

viii) Fournir des installations en vue d'encourager le développement optimal du transport maritime.

ix) Sauvegarder le patrimoine du Canada.

x) Sauvegarder les terrains qui ont une valeur écologique particulière.

xi) Aider les municipalités à entreprendre un programme de relocalisation des voies ferrées.

xii) S'assurer que les institutions fédérales ne construisent ni ne subventionnent des projets dans des régions sujettes à des inondations.

4.5 QUESTIONS D'INTERET LOCAL

Le contexte économique actuel est au centre des préocuppations de la population de toutes les municipalités étudiées. D'autres questions propres à chacune des municipalités sont indiquées plus bas.

BELOEIL

- Il n'existe pas de préoccupation caractéristique à Beloeil.

BOUCHERVILLE

- Aménagement des îles de Boucherville.

BROSSARD

- Aménagement du bord de l'eau.
- Transport en commun, faible service.

CHAMBLY

- Transport en commun, faible service.
- Pollution du bassin de Chambly.
- Difficulté d'accession au bassin pour les villégiateurs.

SAINT-BRUNO

- Approvisionnement en eau.
- Problème de circulation à la route 116.
- Perte de vitesse du secteur commercial au centre-ville.
- Préjudices émanant du champ de tir, manque de surveillance et pollution sonore.

SAINT-HUBERT

- Mauvaise structuration spatiale du secteur commercial, trop grand étalement.
- Circulation difficile entre le secteur de Laflèche et le reste de la ville.
- Transport en commun, faible service.

SAINTE-JULIE

- Préjudices émanant du champ de tir, manque de surveillance et pollution sonore.

SAINT-LAMBERT

- Déséquilibre de la représentation des villes au sein de la MRC.
- Crainte des problèmes reliés au quatrième palier de gouvernement - la MRC.
- Problèmes reliés au contrôle intérimaire mis en place par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU). Le contrôle intérimaire est une étape dans le déroulement de la Loi où les MRC adoptent ce règlement qui gèle durant environ trois (3) mois tout genre de développement.

5.0 PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES

5.1 CARACTERISTIQUES DES PROPRIETES FEDERALES

À l'intérieur de la région étudiée, le Gouvernement du Canada possède un total de vingt-trois (23) propriétés réparties de la manière suivante.

Tableau 10

Les propriétés fédérales par ministères et villes dans la région d'étude, 1983

VILLES	MINISTERES									TOTAL
	AVMS	CNRC	CPC	EC(PC)	MDN	R-C	SCP	TC	TPC	
Beloeil							1		3	4
Boucherville		1	1					2		4
Brossard	2					1				3
Chambly				2			1			3
Saint-Bruno-de-Montarville					1		1	1		3
Saint-Hubert					1		1	1		3
Sainte-Julie-de-Verchères									1	1
Saint-Lambert	1						1			2
TOTAL	3	1	1	2	2	1	5	4	4	23

Tableau 11

Organismes fédéraux occupant des espaces loués par TPC et n'étant pas propriété fédérale

Organisme fédéral	Espace loué (m^2)	Fonction de l'espace	Adresse
Centre d'Emploi et d'Immigration	832,7 m^2	Bureau	5245, boul. Cousineau SAINT-HUBERT
	292,7 m^2	Bureau	1465, boul. Industriel CHAMBLY
	908,1 m^2	Bureau	2400, boul. Lapinière BROSSARD
Environnement Canada (Parcs Canada)	510,9 m^2	Bureau	1369, rue Bourgogne CHAMBLY
Société canadienne des Postes	364,3 m^2	Bureau de poste	461, boul. Saint-Joseph SAINTE-JULIE-DE-VERCHERES
	55,7 m^2	Bureau de poste	99, des Hauts-Bois SAINTE-JULIE-DE-VERCHERES
	1 045,7 m^2	Bureau de poste	5875, chemin de Chambly SAINT-HUBERT
	3 032,2 m^2	Bureau de poste	1650, boul. Provencher BROSSARD
	720,4 m^2	Bureau de poste	3200, boul. Lapinière BROSSARD
	315,4 m^2	Bureau de poste	131, Jacques-Ménard BOUCHERVILLE

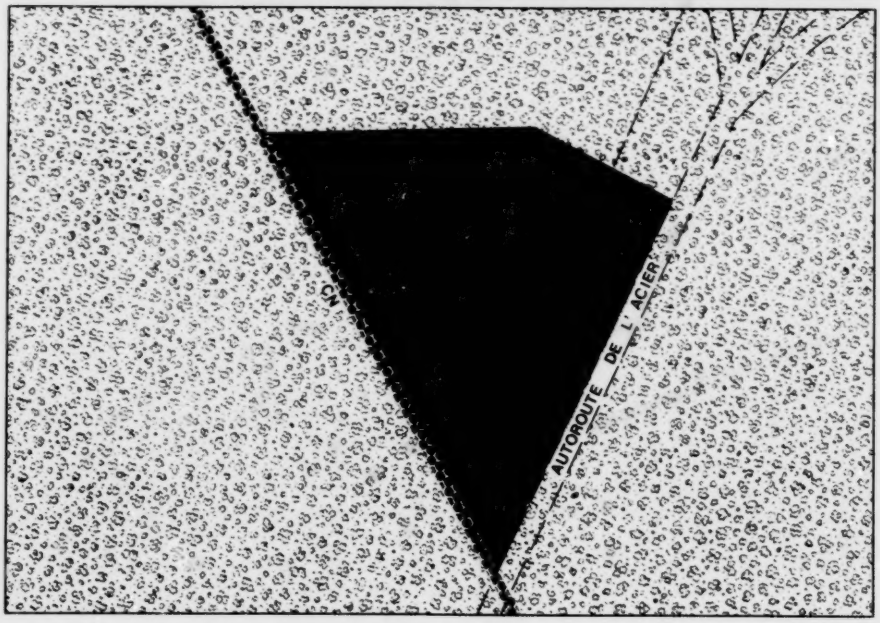
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 1

Émetteur CBF et CBM
CBF and CBM Transmitter

Rivière Saint-Jacques, Brossard
Saint-Jacques River, Brossard

OWNER PROPRIÉTAIRE R-C/CBC
CRPI RIC: 2466380 32 CBC0 07259
STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE 1983



LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:10000

0 100
m

PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 2

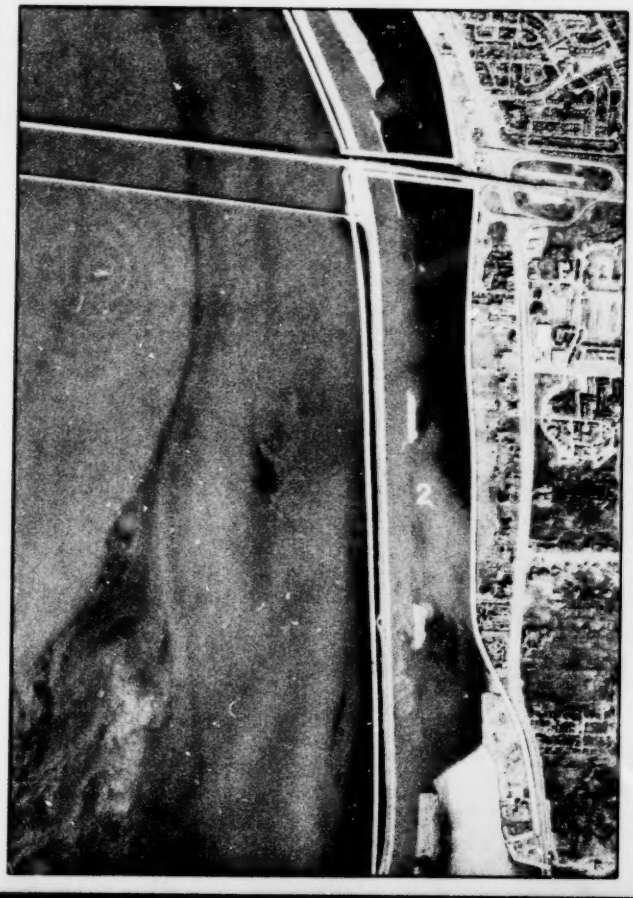
Canal Rive sud, section 7
South Shore Canal, Section 7

Fleuve Saint-Laurent, Brossard
Saint Lawrence River, Brossard

OWNER/PROPRIÉTAIRE
AVMS/SLSA

CRPI/RIC:
2466380 32 SLS0 07264

STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE
1983



PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 3

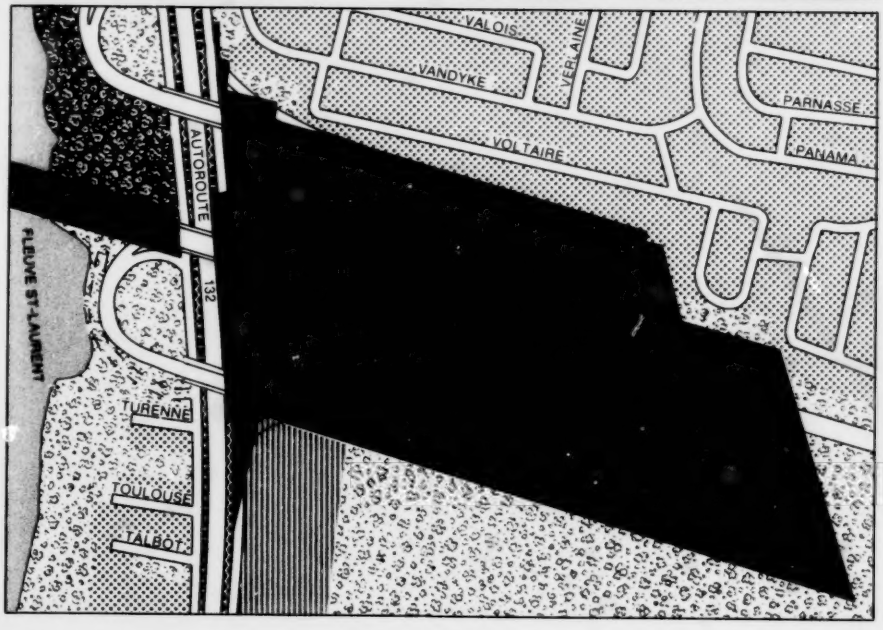
Pont Champlain, approches s.e. et ptie de la structure
Champlain Bridge, S.E. Approaches and Part of Bridge Structure

Brossard

OWNER PROPRIÉTAIRE
AVMS/SLSA

CRPI RIC:
2466380 32 SLS0 22840

STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE
1983



LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:15000

0 150
m

PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 4

Canal Rive sud, section 5
South Shore Canal, Section 5

Saint-Lambert

OWNER/PROPRIÉTAIRE
AVMS/SLSA

CRPI/RIC:
2456580 32 SLS0 06744

STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE
1983

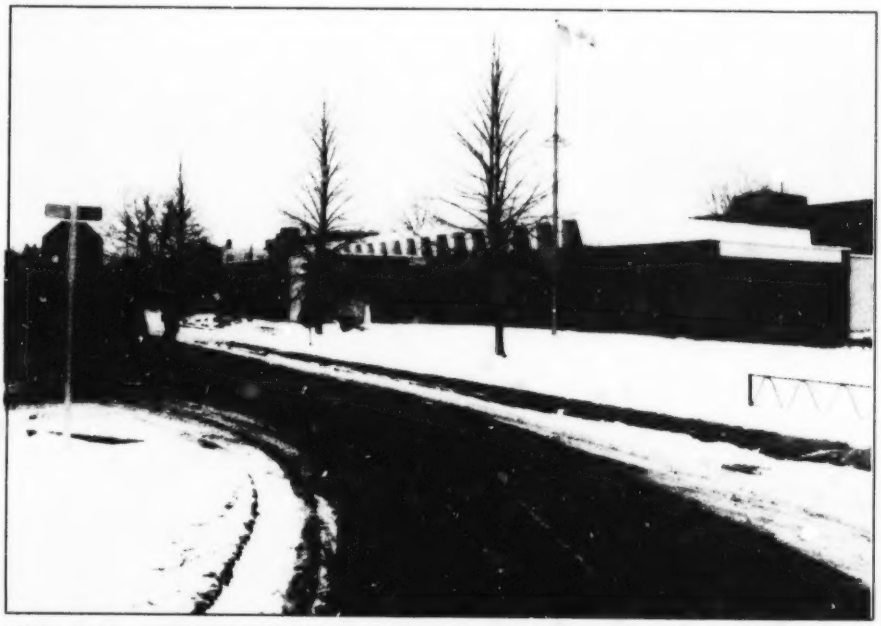
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

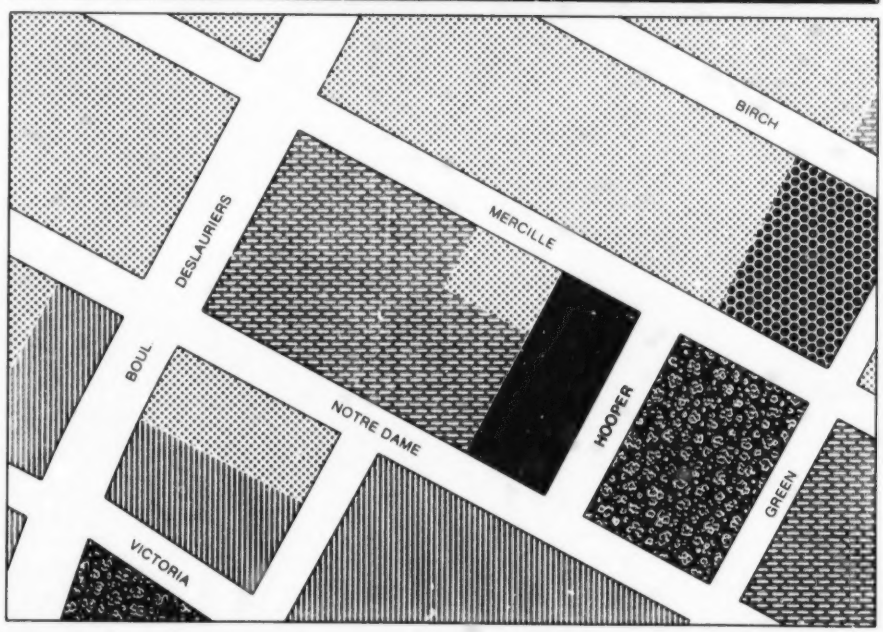
Site 5

Bureau de poste
Post Office

81, rue Hooper, Saint-Lambert
81 Hooper St., Saint-Lambert

OWNER PROPRIÉTAIRE SCP/CPC
CRPI RIC: 2456580 32 CPO0 06742
STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE 1983





LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:2500

0 25
m

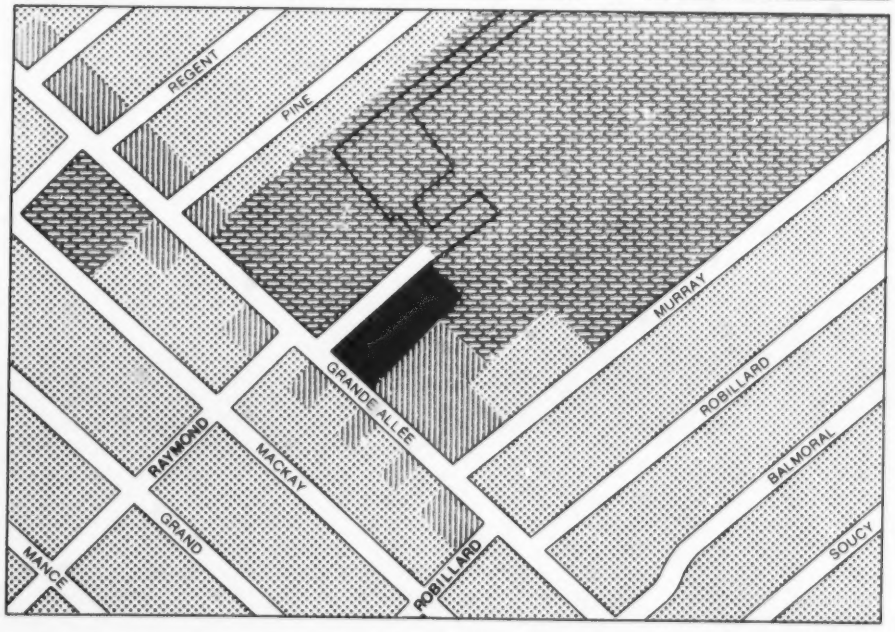
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 6

Bureau de poste
Post Office

3875, rue Grande Allée, Saint-Hubert
3875 Grande Allée St., Saint-Hubert

OWNER PROPRIÉTAIRE SCP/CPC
CRPI RIC: 2456400 10 CPO0 06713
STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE 1983



LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1: 5000

0 50
m

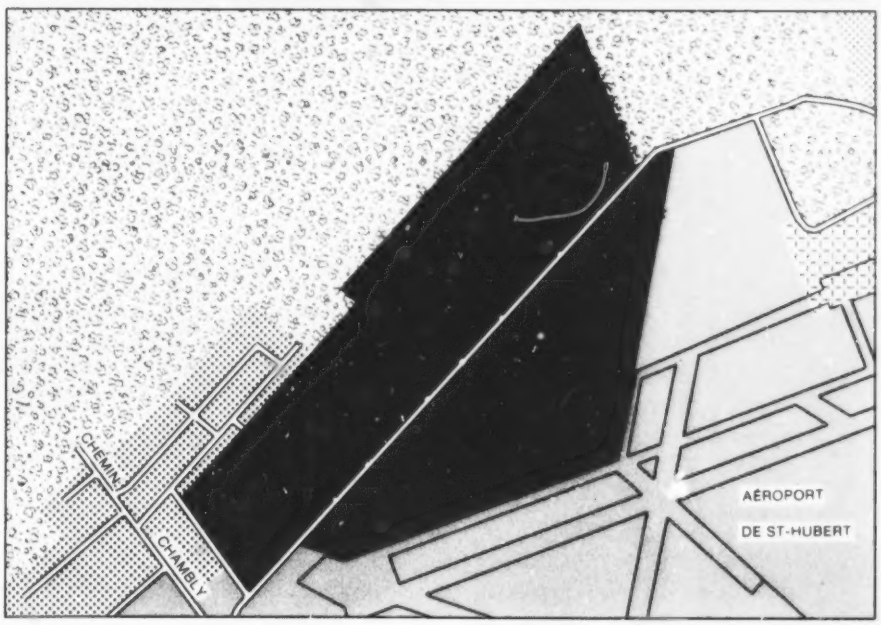
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 7

Base militaire
Military Base

Saint-Hubert

OWNER PROPRIÉTAIRE
MDN DND
CRPI RIC
2456400 10 DND0 06710
STUDY YEAR ANNÉE D'ÉTUDE
1983



LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:19200

0 200
m

PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 8

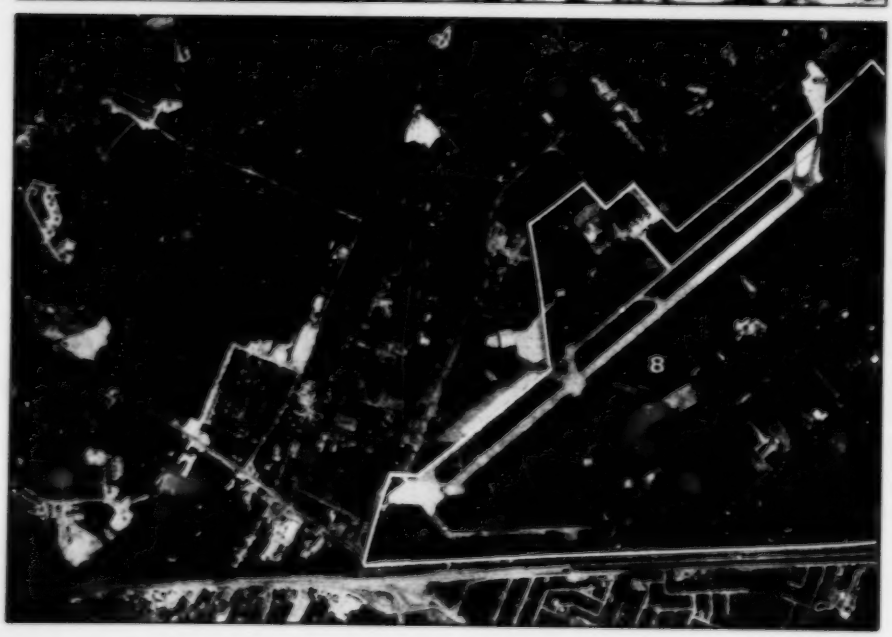
Aéroport de Saint-Hubert
St. Hubert Airport

570, route de l'aéroport, Saint-Hubert
570 Aeroport Road, Saint-Hubert

OWNER PROPRIÉTAIRE
TC/MOT

CRPI RIC:
2456400 10 MOT0 06715

STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE
1983



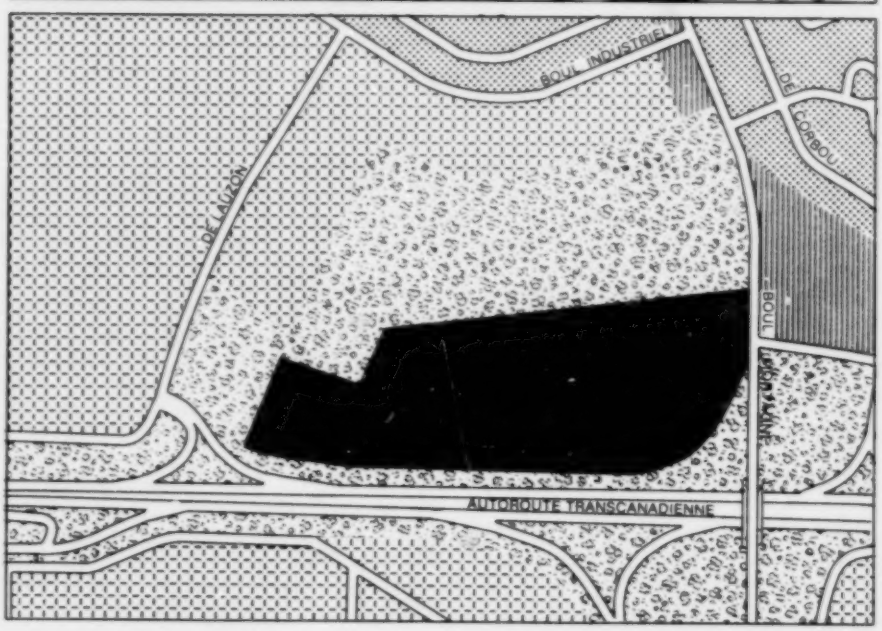
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 9

Institut de génie des matériaux
Industrial Material Research Institute

75, boulevard Mortagne, Boucherville
75 Mortagne Blvd. Boucherville

OWNER/PROPRIÉTAIRE CNR/NRC
CRPI/RIC 2456750 74 NRC 0 02241
STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE 1983



LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:10000

0 100
m

PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 10

Quai et accès au fleuve Saint-Laurent
Wharf and St Lawrence River Access

Fleuve Saint-Laurent, Boucherville
Saint Lawrence River, Boucherville

OWNER/PROPRIÉTAIRE
PORTS CANADA

CRPI/RIC:
2456750 74 NHB0 06723

STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE
1983

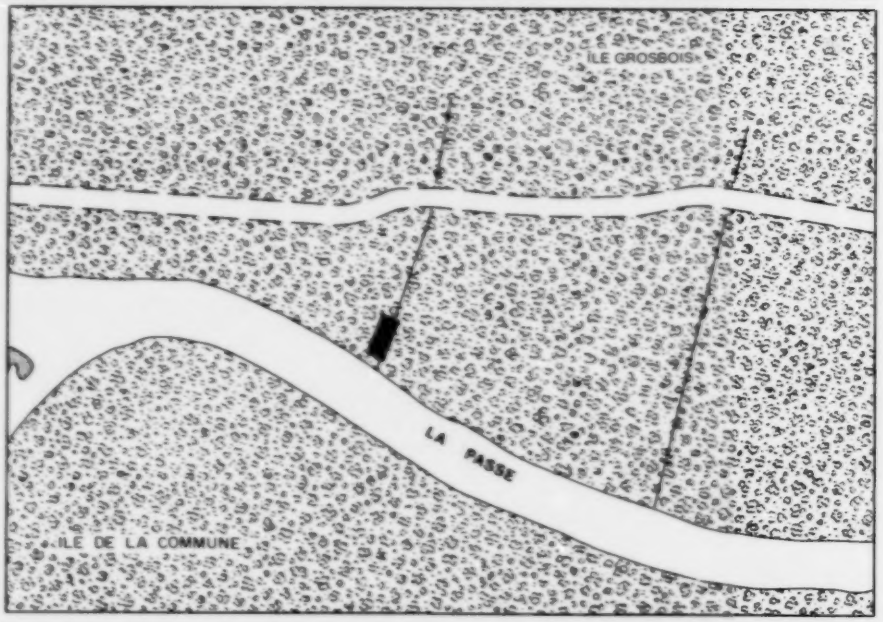
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 11

Radar DECCA
DECCA Radar

Île Grosbois, Boucherville
Grosbois Island, Boucherville

OWNER PROPRIÉTAIRE TC/MOT
CRPI/RIC: 2456750 74 MOT0 06721
STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE 1983



ÉCHELLE/SCALE 1:5000

0 50
m

LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 12

Amer
Sea-mark

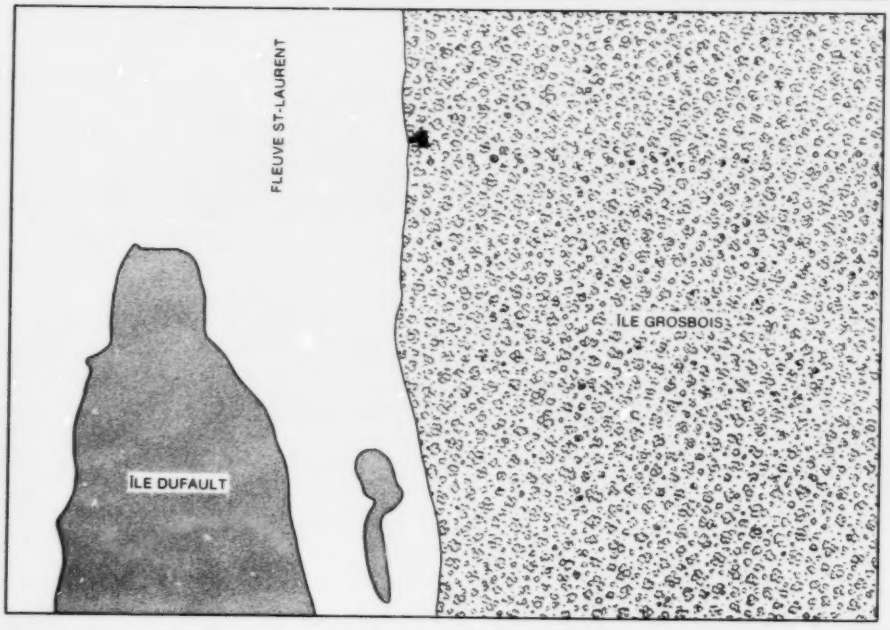
Îles de Boucherville, Boucherville
Boucherville Islands, Boucherville

OWNER/PROPRIÉTAIRE
TC/MOT

CRPI RIC:
2456750 74 MOT1 06722

STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE
1983

photographie non disponible/photo not available



LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:10000

0 100
m

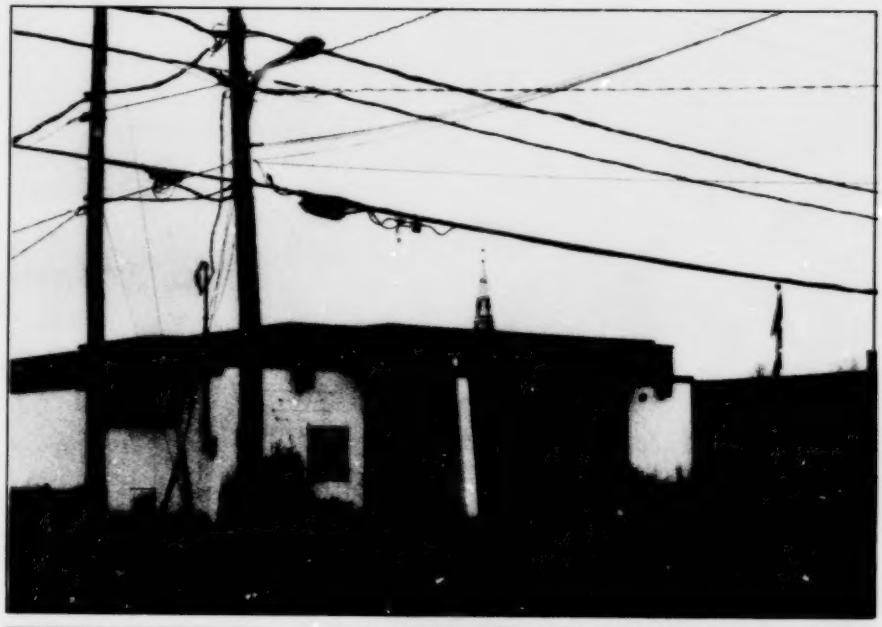
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

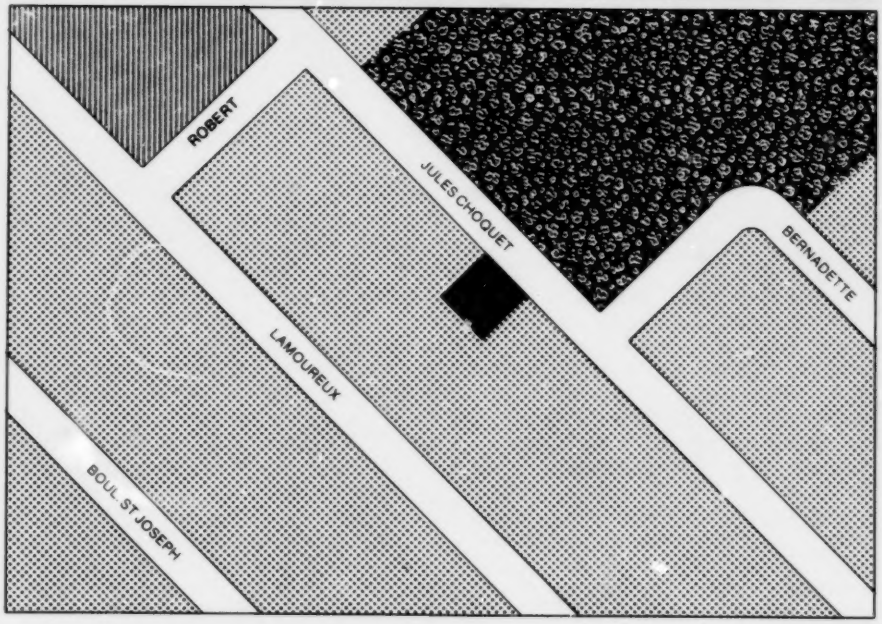
Site 13

Ancien bureau de poste
Former Post Office

500, rue Jules Choquet, Sainte-Julie de Verchères
500 Jules Choquet St., Sainte-Julie de Verchères

OWNER/PROPRIÉTAIRE TPC/PWC
CRPI/RIC: 2457280 74 DPW0 06749
STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE 1983





ÉCHELLE/SCALE 1:2500

0 25
m

LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

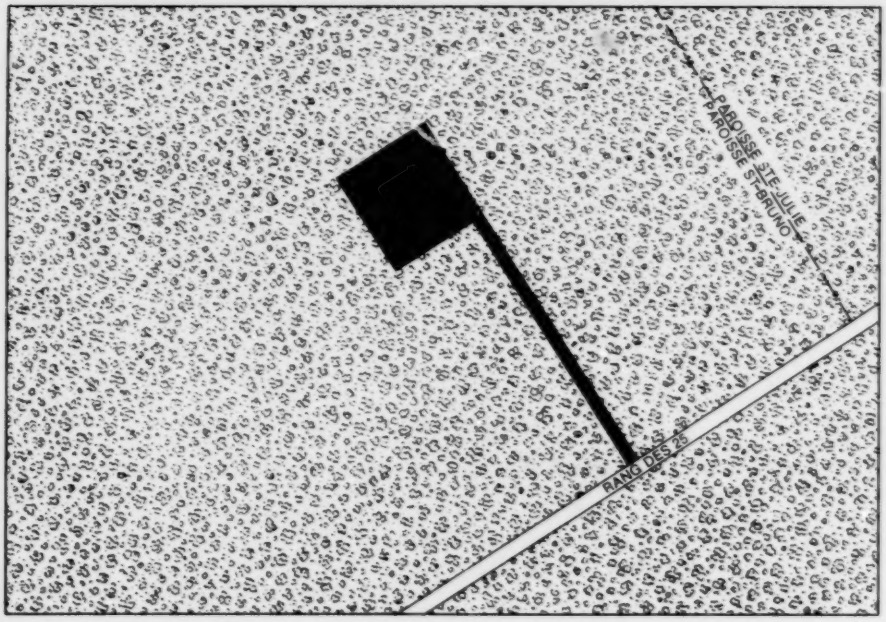
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 14

Radiophare omnidirectionnel
Visual Omnidirectional Range

439, rang des 25, Saint-Bruno de Montarville

OWNER PROPRIÉTAIRE
TC/MOT
CRPI RIC:
2456400 10 MOT0 06716
STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE
1983



LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:9600

0 100
m

PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 15

Champ de tir
Rifle Range

Saint-Bruno de Montarville Sainte-Julie de Verchères Saint-Basile-le-Grand

OWNER / PROPRIÉTAIRE	MDN / DND
CRPI / RIC:	2493440 30 DND0 07903
STUDY YEAR / ANNÉE D'ÉTUDE	1983

LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

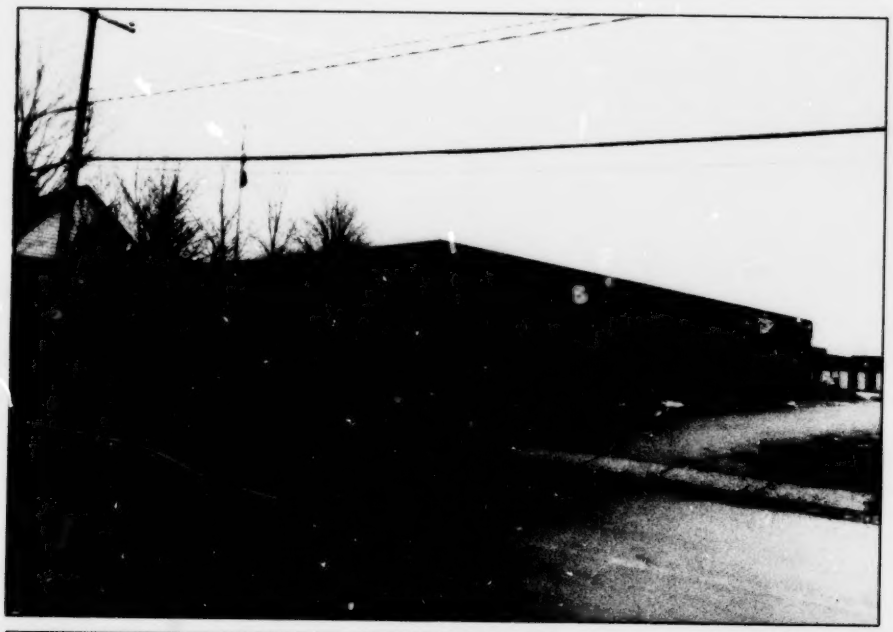
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

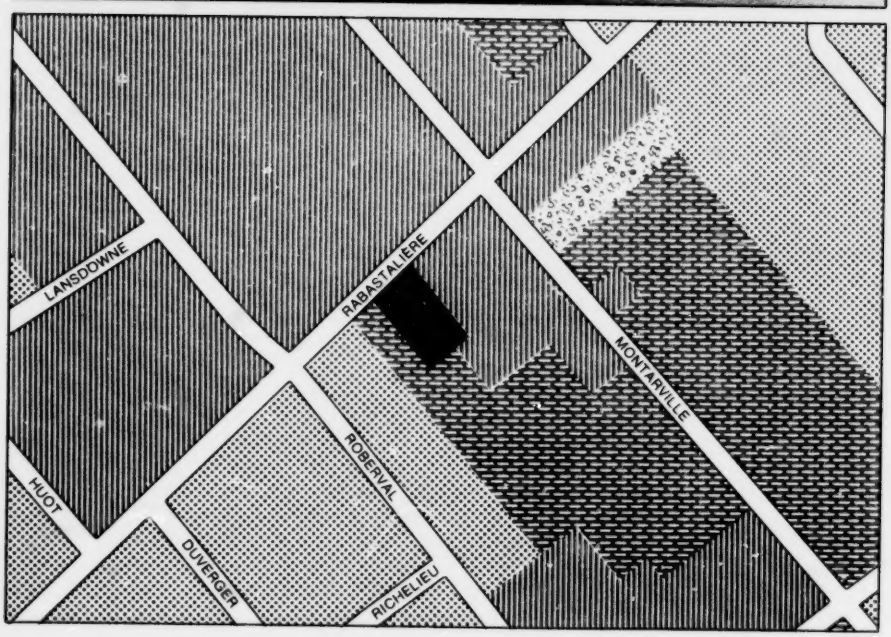
Site 16

Bureau de poste
Post Office

50, rue de la Rabastalière, Saint-Bruno
50 de la Rabastalière St., Saint-Bruno

OWNER/PROPRIÉTAIRE SCP/CPC
CRPI/RIC: 2456310 10 CPO0 06709
STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE 1983





LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:5000

0 50
m

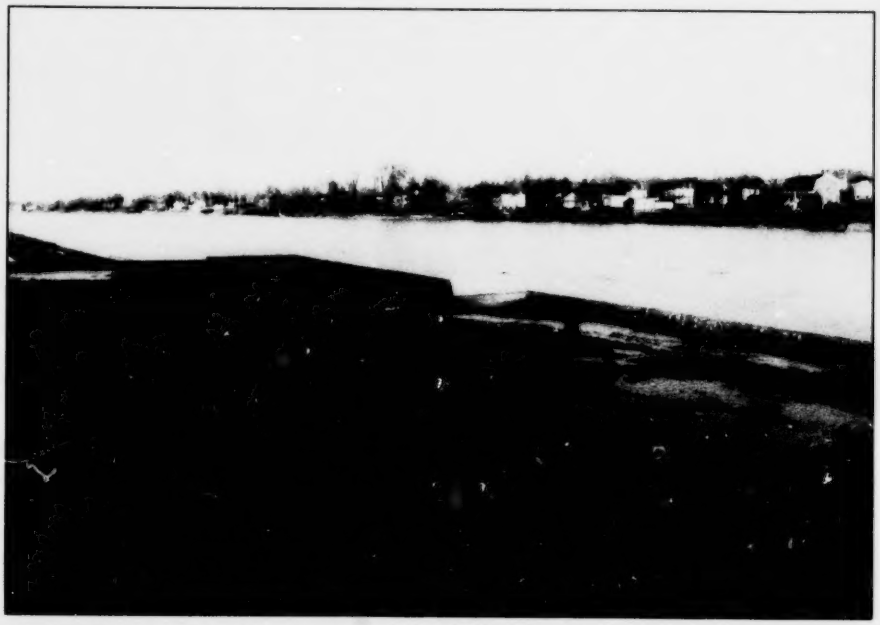
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

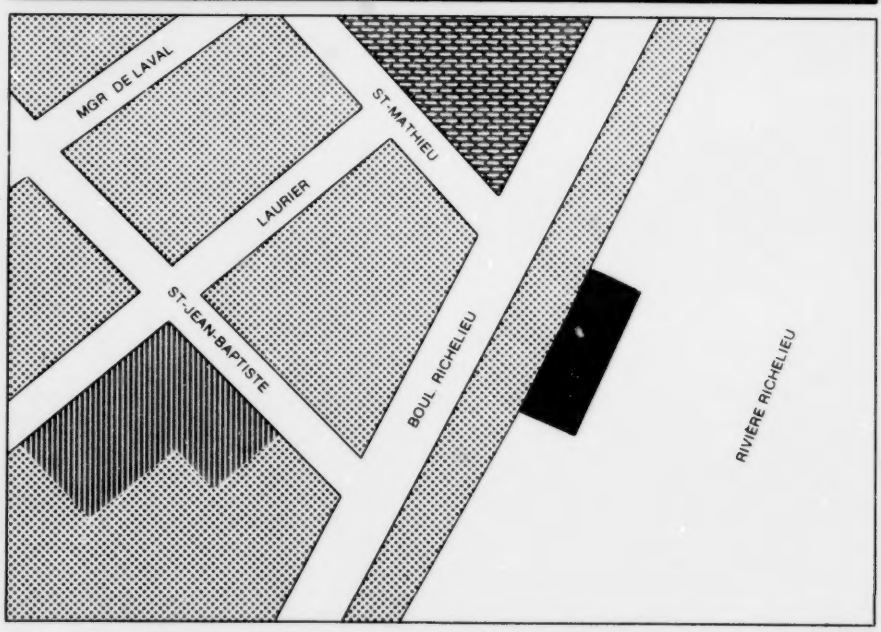
Site 17

Quai et voie d'accès
Wharf and Access Road

Côté sud-est, rivière Richelieu, boul. Richelieu, Beloeil
South-East Side, Richelieu River, Richelieu Blvd., Beloeil

OWNER PROPRIÉTAIRE TPC/PWC
CRPI/RIC: 2457150 74 DPW 0 06745
STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE 1983





LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:2500

0 25
m

PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 18

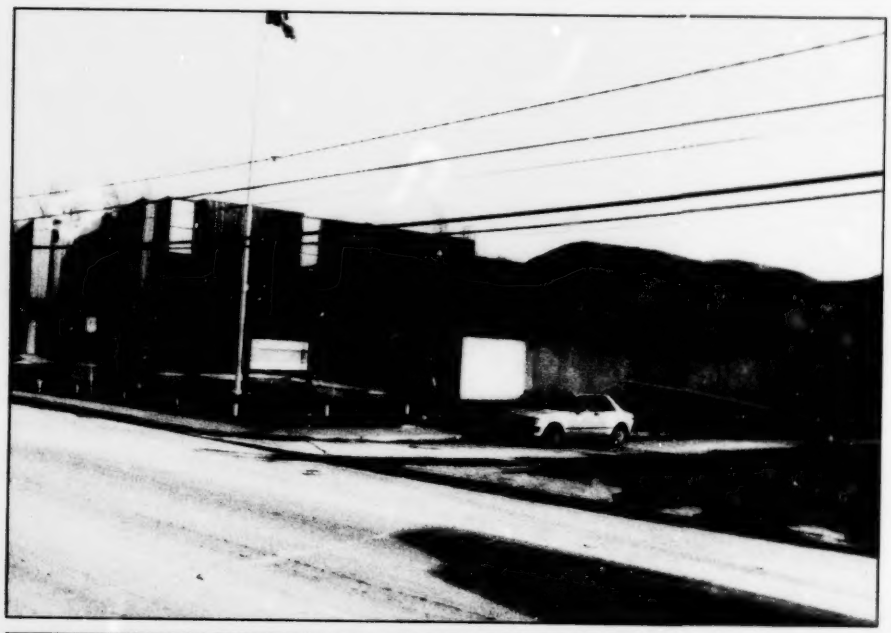
Immeuble de la Société canadienne des postes
Canada Post Corporation Building

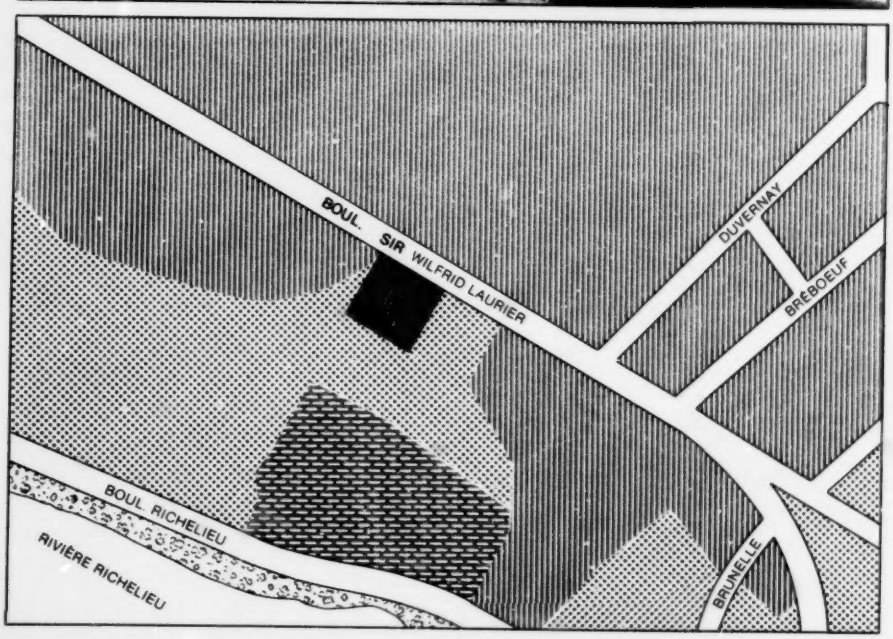
597, boul. Sir Wilfrid Laurier, Beloeil
597 Sir Wilfrid Laurier Blvd., Beloeil

OWNER PROPRIÉTAIRE
SCP/CPC

CRPI/RIC:
2457150 74 CPO0 06746

STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE
1983





LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:5000

0 50
m

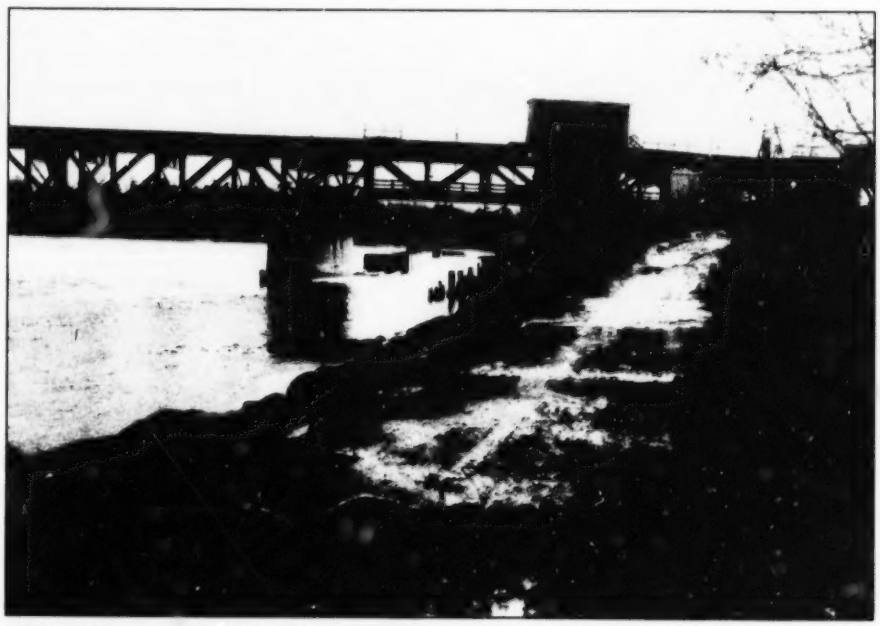
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

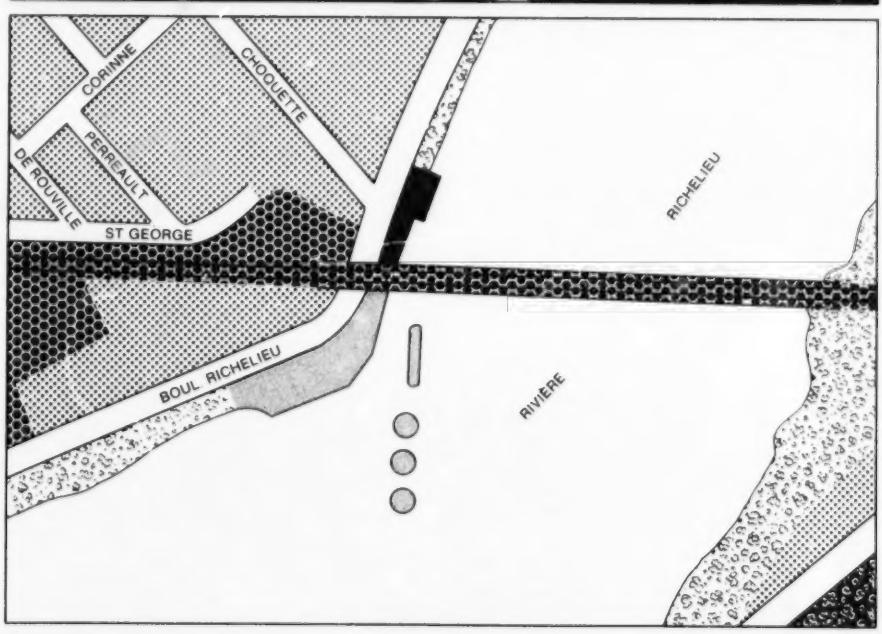
Site 19

Emplacement de quai et voie d'accès
Wharf Site and Access Road

Pties lots 30 et 566, Beloeil
Pt. Lots 30 & 566, Beloeil

OWNER/PROPRIÉTAIRE TPC/PWC
CRPI/RIC: 2457200 74 DPW0 06747
STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE 1983





LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:5000

0 50
m

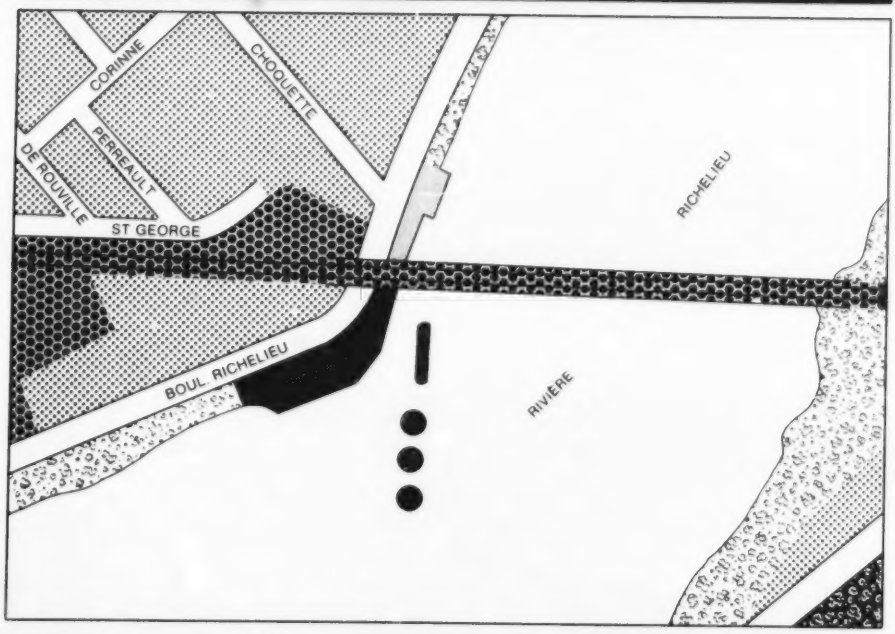
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 20

Brise-lames
Breakwater

Rivière Richelieu, Lot P-28, Beloeil
Richelieu River, Lot P-28, Beloeil

OWNER PROPRIÉTAIRE TPC PWC
CRPI RIC: 2457200 74 DPW0 06748
STUDY YEAR ANNÉE D'ÉTUDE 1983



LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:5000

0 50
m

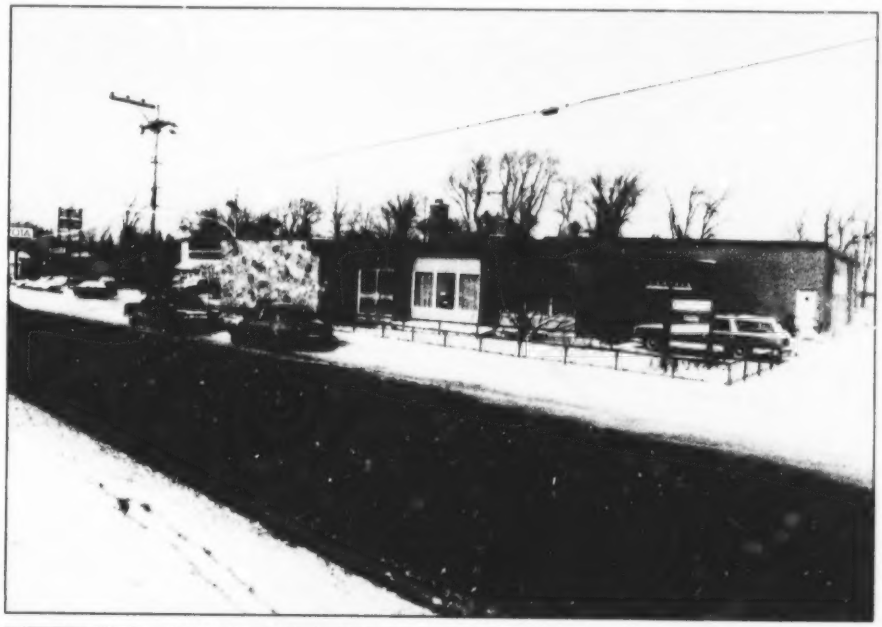
PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

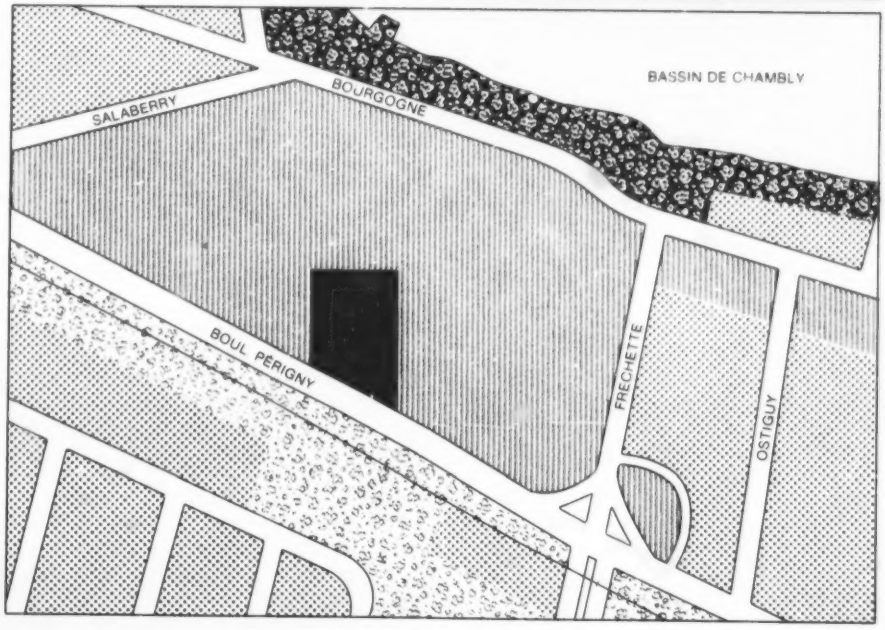
Site 21

Bureau de poste
Post Office

1223, boul. Périgny, Chambly
1223 Périgny Blvd., Chambly

OWNER PROPRIÉTAIRE SCP CPC
CRPI RIC 2456005 10 CPO0 06699
STUDY YEAR ANNÉE D'ÉTUDE 1983





LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:5000

0 50
m

PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 22

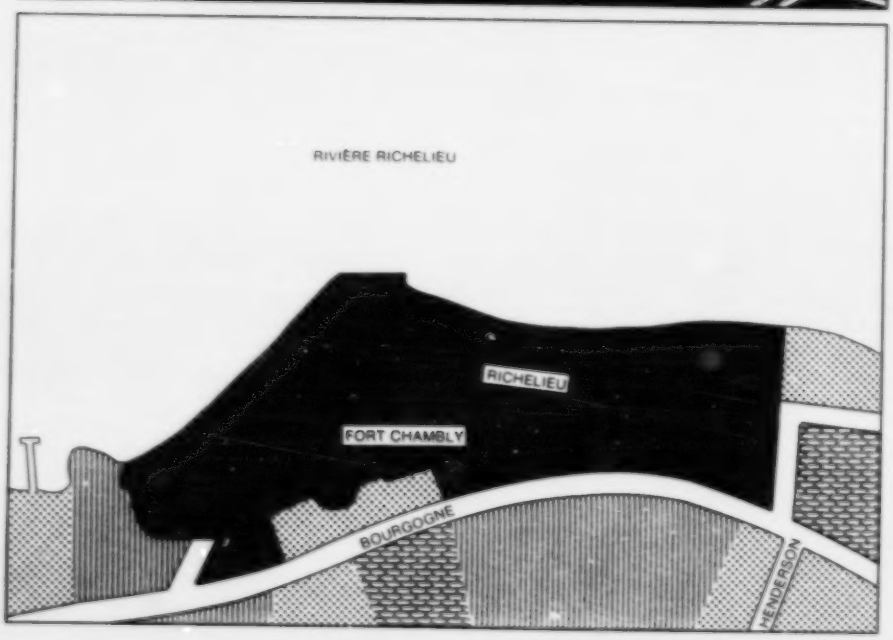
Parc national historique du Fort Chambly
Fort Chambly National Historic Park

Rue Bourgogne, Chambly
Bourgogne St., Chambly

OWNER/PROPRIÉTAIRE
EC (PC), DOE (PC)

CRPI/RIC:
2456120 10 DOE2 06704 à/to DOE 2 06707

STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE
1983



LEGEND / LÉGENDE

FEDERAL PROPERTY STRUCTURE LAND	PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE STRUCTURE TERRAIN
OTHER FEDERAL PROPERTIES	AUTRES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
RESIDENTIAL	RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL	COMMERCIAL
INSTITUTIONAL	INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL	INDUSTRIEL
TRANSPORTATION AND UTILITIES	TRANSPORT ET SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE AND RECREATION	ESPACE VERT ET RÉCRÉATION
UNDEVELOPED	NON AMÉNAGÉ

ÉCHELLE/SCALE 1:5000

0 50
m

PROPERTY PROFILE
PROFIL DE LA PROPRIÉTÉ

Site 23

Canal Chambly
Chambly Canal

1840, rue Bourgogne, Chambly
1840 Bourgogne St., Chambly

OWNER/PROPRIÉTAIRE
EC (PC)/DOE (PC)

CRPI/RIC:
pas dans le RIC/not in the CRPI

STUDY YEAR/ANNÉE D'ÉTUDE
1983

ANNEXE "A"

GLOSSAIRE DES TERMES

Désignation patrimoine

Bureau d'examen des édifices fédéraux à valeur patrimoniale (BEEFP): Organisme consultatif interministériel chargé d'identifier et d'évaluer les édifices du patrimoine (d'au moins 40 ans) qui relèvent du gouvernement fédéral ainsi que de contrôler leur conservation et leur utilisation à long terme. Les deux catégories sont:

Édifice classé: - édifice fédéral qui d'après le gouvernement du Canada, possède une valeur patrimoniale de deuxième importance.

Édifice reconnu: - édifice fédéral qui, d'après le gouvernement du Canada, possède une valeur patrimoniale de dexième importance.

Politique de T.P.C. - Cette politique est maintenant remplacée par la Politique du Patrimoine (voir Bureau d'examen des édifices fédéraux à valeur patrimoniale). Elle stipulait que tous les bâtiments construits avant 1945 étaient considérés comme faisant partie du patrimoine à moins d'être désignés autrement. Les quatre (4) désignations étaient:

"Important" - Demande une attention toute particulière. Il faut dans ce cas prendre des mesures immédiates pour s'en occuper comme il convient. Les extérieurs doivent être restaurés ou conservés conformément à une norme d'architecture. Il se peut que l'intérieur soit à conserver ou même à refaire. On ne peut y ajouter des annexes dans la plupart des cas.

"Protéger" - S'applique aux bâtiments qui pourraient être très utiles s'ils étaient rénovés. L'extérieur doit être entretenu ou rénové. La plupart du temps on peut changer l'aménagement à l'intérieur sans difficulté. On peut leur ajouter des annexes mais avec précaution.

"Entretenir" - Ceux qui n'ont besoin d'aucun traitement spécial sauf l'entretien normal. C'est une catégorie regroupant les bâtiments qui peuvent ou non avec le temps avoir une importance plus importante dans leur milieu.

"De peu d'importance" - N'ont à peu près pas de valeur historique ou sociale.

Durée économique - La durée économique d'un bien-fonds est la période estimative durant laquelle il est prévu qu'un bien pourra être utilisé avec profit. Il s'agit de la période pendant laquelle le bien offrira une rentabilité supérieure au loyer économique attribuable au terrain. Cette période ne peut jamais dépasser la durée de vie des bâtiments et elle est généralement plus courte.

Excédentaire - N'est plus utilisé par un ministère. Voir procédures pour propriété excédentaire.

GFF - Gestion foncière fédérale: Le principe fondamental de cette politique sur la Gestion foncière est que les ministères devraient planifier l'ac quisition, l'utilisation et la disposition des propriétés foncières fédérales de façon à allier la prestation efficace des services gouvernementaux à la réalisation d'objectifs sociaux, économiques et d'environnement de nature plus générale.

Superficie brute - Superficie d'un bâtiment mesurée des surfaces extérieures d'un mur au mur opposé, à chaque étage sans déduction pour les ouvertures. Lorsque le bâtiment comporte des balcons ou des mezzanines, leur superficie réelle est mesurée et rajoutée.

A suivre - La recommandation "à suivre" signifie qu'elle devra être observée pour déterminer si le problème identifié a été résolu.

Propriété - Réfère généralement aux terrain et édifice.

Espace non habitable - Espace qui, pour une raison d'aménagement ou de condition, ne peut être utilisé pour satisfaire les besoins du client.

A revoir - La recommandation "à revoir" signifie que la propriété devra être réévaluée à un moment précis.

Superficie locative - Aire située en deçà des murs extérieurs calculée de la face interne d'un mur extérieur à la face interne du mur extérieur opposé, sauf si le mur extérieur comporte plus de 50 pour cent de verre. Dans ce cas, la surface est calculée en partant de la face interne du mur en verre à la face interne du mur ou paroi de verre opposé. Cette aire comprend les piliers et les structures nécessaires au soutien du bâtiment mais exclut les aires de services du bâtiment.

Procédure pour une propriété excédentaire - Quand un ministère fédéral ou une agence n'a plus besoin d'une propriété (terrain amélioré ou non, y inclus les lots d'eau), il complète un "Avis de propriété excédentaire" que T.P.C. fait circuler parmi les autres ministères. Si un autre ministère a exprimé de l'intérêt envers la propriété, ce fait est pris en considération par T.P.C. en préparant sa recommandation au CCCT/GFF pour la cession de la propriété à un autre ministère ou agence fédérale. S'il n'y a aucun intérêt de la part du fédéral, la propriété peut être déclarée excédentaire, sa disposition s'effectuant sous les termes de la Loi sur les Biens surplus de la Couronne. Si la propriété est classée excédentaire aux besoins fédéraux, on suit les directives émises par les Services de l'immobilier concernant la disposition. Ces directives établissent l'ordre de priorité de la disposition et les termes de la vente (par exemple: provincial, municipal, adjudication publique, etc.) ou du bail. Les constructions (sans terrain) jugées excédentaires aux exigences fédérales sont simplement déclarées excédentaires sous les termes de la Loi sur les Biens surplus de la Couronne et ne nécessitent pas une revue du CCCT/GFF.

Superficie utilisable - Aire située en deçà des murs extérieurs, mesurée et calculée de la même façon que la superficie locative mais excluant les secteurs auxiliaires desservant la totalité de l'étage ou du bâtiment.

ANNEXE "B"

ABREVIATIONS

Abréviations des ministères et agences

AVMS	Administration de la Voie Maritime du Saint-Laurent
CNRC	Conseil National de Recherche Canada
EC	Ministère de l'Environnement
EC (PC)	Ministère de l'Environnement (Parcs Canada)
GRC	Gendarmerie royale du Canada
MDN	Ministère de la Défense nationale
MPO	Ministère des Pêches et Océans
PC	Ports Canada
R-C	Radio-Canada
RC-D&A	Revenu Canada - Douanes et Accise
SC	Statistique Canada
SCHL	Société canadienne d'hypothèques et de logement
SCP	Société canadienne des Postes
TC	Transports Canada
TPC	Travaux publics Canada

Abréviations générales

BEEFP	Bureau d'Examen des Edifices Fédéraux à valeur Patrimoniale
DUC	Dossiers urbains Canada
CCCT/GFF	Comité consultatif du Conseil du Trésor sur la Gestion foncière fédérale, sous la direction d'un représentant du Secrétariat du Conseil du Trésor et qui inclut à titre de membre permanent des représentants d'EC, TPC et SCHL.
RIC	Répertoire immobilier central - inventaire de l'immobilier fédéral

Autres abbréviations

CN	Canadien National
COTREM	Conseil des Transports de la Région de Montréal
CTRSM	Commission de Transport de la Rive-Sud de Montréal
CUM	Communauté Urbaine de Montréal
LAU	Loi sur l'Aménagement et l'Urbanisme
MAM	Ministère des Affaires Municipales
MICT	Ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme
MLCP	Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche
MRC	Municipalité Régionale de Comté
OPDQ	Office de Planification et de Développement du Québec
PME	Petites et Moyennes Entreprises
RMR	Région Métropolitaine de Recensement
SDI	Société de Développement Industriel

ANNEXE "C"

DOSSIERS URBAINS PUBLIES

Terre-Neuve

St. John's

Ile-du-Prince-Edouard

Charlottetown

Nouvelle-Ecosse

Halifax-Darmouth
Sydney

Nouveau-Brunswick

Frédéricton
Saint-Jean
Moncton

Québec

Bas Saint-Laurent
Gaspésie/Iles-de-la-Madeleine
Granby
Haut-Saguenay
Lac Saint-Jean
Communauté urbaine de Québec
Ile de Mtl/Laval/Longueuil
Région de Trois-Rivières
Région de Sherbrooke
Sorel
Saint-Hyacinthe
Valleyfield

Région de la Capitale nationale

Région de la Capitale nationale

Ontario

Cornwall
Corridor Cananoque-Morrisburg
Guelph
Hamilton
Kingston
Kitchener-Waterloo
London
Mississauga
North Bay
Oakville
Peterborough
Région de Niagara
Municipalité régionale de Waterloo
Municipalité régionale de Peel
Sault Ste-Marie
Sudbury
Thunder Bay
Timmins
Toronto métropolitain
Windsor

Manitoba

Winnipeg

Saskatchewan

Prince Albert
Régina
Saskatoon

Alberta

Calgary
Edmonton

Colombie-Britannique

Fraser Valley
Île de Vancouver
Les Kootenays
Région de l'Okanagan
Vancouver (carte seulement)
Victoria

Yukon

Whitehorse

BIBLIOGRAPHIE

1. Gouvernement du Québec, OPDQ, "Les flux de travail", coll. Dossiers techniques de la région de Montréal, 1977, 122 pages

2. Gouvernement du Québec, OPDQ, "Le secteur manufacturier, les investissements et la conjoncture", coll. Dossiers techniques de la région de Montréal, 1979, 75 pages

3. Gouvernement du Québec, OPDQ, "Le réseau hospitalier", coll. Dossiers techniques de la région de Montréal, 1979, 116 pages

4. Gouvernement du Québec, OPDQ, "La mobilité résidentielle", coll. Dossiers techniques de la région de Montréal, 1980, 95 pages

5. Gouvernement du Québec, OPDQ, "Les équipements publics", coll. Dossiers techniques de la région de Montréal, 1979, 82 pages

6. Gouvernement du Québec, OPDQ, "L'espace montréalais: éléments d'urbanisation", coll. Dossiers techniques de la région de Montréal, 1979, 114 pages

7. Gouvernement du Québec, OPDQ, "Les migrations alternantes et l'activité économique", coll. Dossiers techniques de la région de Montréal, 1979, 111 pages

8. Gouvernement du Québec, OPDQ, "Problématique et synthèse de l'économie régionale", coll. Dossiers techniques de la région de Montréal, 1977, 81 pages

9. Gouvernement du Québec, OPDQ, "Le système urbain", coll. Dossiers techniques de la région de Montréal, 1977, 50 pages

10. Gouvernement du Québec, OPDQ, "La Croissance démographique dans les zones urbaines: tendances passées et perspectives", coll. Dossiers techniques de la région de Montréal, 1978, 257 pages

11. Gouvernement du Québec, OPDQ, "Urbanisation et Agriculture", coll. Dossiers techniques de la région de Montréal, 1979, 204 pages

12. Gouvernement du Québec, OPDQ, "Evolution et orientation du développement de l'aménagement", coll. Les schémas régionaux, esquisse de la région de Montréal, 1978, 132 pages

13. Gouvernement du Québec, OPDQ, "Les orientations du développement régional de Montréal", 1979, 268 pages

14. Gouvernement du Québec, "Le Virage Technologique", Bâtir le Québec - Phase 2, Programme d'action économique 1982-1986, 1982, 248 pages

15. Conseil des transports de la région de Montréal, "L'état de la situation des transports sur la rive-sud de Montréal: inventaire, problèmes et potentiels", 1980, 139 pages

16. Gouvernement du Canada, SCHL, "L'indice de la SCHL", Bulletin trimestriel d'analyse du marché de l'habitation, Edition métropolitaine de Montréal, Quatrième trimestre 1982, 1982, 30 pages

17. Gouvernement du Canada, Statistique Canada, Catalogue, 95-904, 93-905, 92-702, 95-734, 64-001, 64-203

18. Bureau de la Statistique du Québec, Fichier Safari, Version 1980, VF 60C-001, 14 décembre 1982

19. Gouvernement du Québec, MICT, "Inventaire industriel" des villes de Boucherville (1982), Chambly (1981), Brossard (1981), Beloeil (1980), Saint-Hubert (1980) et Saint-Bruno (1981)

20. Ville de Brossard, "Liste des entreprises", 1982

21. Ville de Brossard, "Dossier municipal relatif à l'élaboration d'une zone agricole permanente", septembre 1979

22. Ville de Boucherville, "Rôle des valeurs locatives au 3 mars 1983", 80 pages

23. Ville de Chambly, "Liste des places d'affaires", octobre 1982

24. Ville de Sainte-Julie, "Règlement d'urbanisme no 444"

25. Ville de Saint-Hubert, "Liste des industries"

26. Ville de Saint-Hubert, "Extrait du rôle d'évaluation", 9 décembre 1982

27. Ville de Saint-Lambert, "Rôle et taxe d'affaires", 15 pages

28. Ville de Boucherville, "Rôle des valeurs locatives au 3 mars 1983", 80 pages